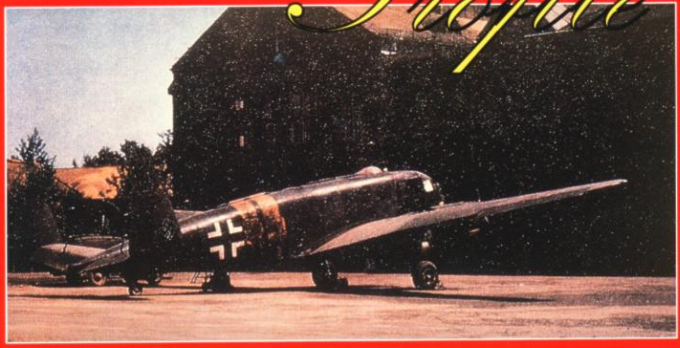
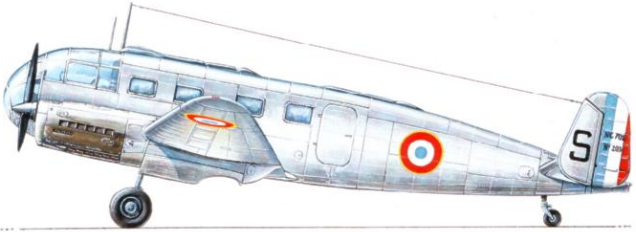
FLUGZEUG Profile



Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten

Die Geschichte eines bemerkenswerten Flugzeuges

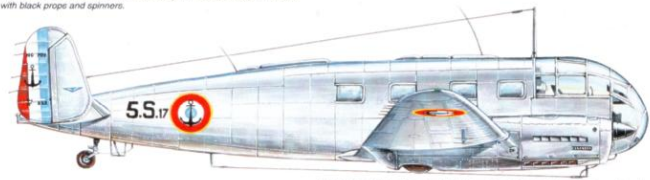
20



NC 701 (N 203) der Armee de l´Air in Ivato (Madagaskar) ca. 1950. Farbgebung: Naturmetall, Motorenverkleidung olivgrün, ähnlich dem amerikanischen oliv drab. Kokarden mit dünner gelber Umrandung.
An NC 701 (N 203) of the French Air Force at Ivato air base (Madagaskar) ca. 1950. Aircraft in natural metal with engine cowlings in oliv drab. National insignias with a thin yellow line.

Serienausführung der NC 701 Martinet I. Alle Oberflächen Olivgrün, Unterseite Naturmetall. Diagonaler Rumpfseitenstreifen in den französischen Nationalfarben Rot/Weiß/Blau. Propeller und Spinner schwarz.
A production NC 701 Martinet I. Upper surfaces oliv drab, lower surfaces natural metal. Stripes on the fuselage in French national colours red/white/blue. Propellers and spinners black.

NC 701 (N 252) der N° 5.9 Squadron der französischen Marineflieger. Das ganze Flugzeug in naturmetall. Propeller und Spinner schwarz.
NC 701 of N° 5.9 Squadron of the French Navy. The whole aircraft in natural metal with black props and spinners.



„Siebel Si 204 D" mit FuG-218 VZR und FuG-217 R Radar. Die Maschine diente zur Ausbildung von He 219 und Ju 88 Nachtjagdbesatzungen. Das Flugzeug - mit dem Originalkennzeichen BU+PP - wurde von britischen Truppen erbeutet und in Farnborough unter der Registrierung „Air Min 4" eingehend erprobt. Im Gegensatz zum Standardanstrich war die Unterseite des Flugzeuges schwarz mit weißen Kennzeichen.
„Siebel Si 204 D" with FuG 218 VZR and FuG-217 R radar equipment. The aircraft was used for nightfighter crew training. Caught by British troops, the aircraft - original code BU+PP - was thoroughly tested at Farnborough under „Air Min 4". Other than the standard colour scheme the aircraft lower surfaces were in black with white markings.

Siebel Fh 104 V 2 D-IMCH. Im Gegensatz zur V 1 ist das Fahrwerk bereits auf Einbeinfederbein umgerüstet.

Siebel Fh 104 V 2 D-IMCH. Other than the first prototype (V 1) the main landing gear was modified to single struts.

Siebel Fh 104 / Si 204
und Lizenzvarianten

Entwicklungsgeschichte

Die Entwicklungsgeschichte der Siebel Si 204 beginnt mit dem Entwurf der bekannten „Siebel Fh 104 Halore".

Dieses fünfsitzige, zweimotorige Reiseflugzeug wurde seinerzeit bei der Firma Klemm in Böblingen als „Klemm Kl 104" konzipiert.

Verantwortlich für den Entwurf zeichnete Dipl. Ing. Friedrich Fecher.

Mit der Gründung eines Klemm Zweigwerkes in Halle und dem Umzug Fechers in das als „Flugzeugbau Halle GmbH" bezeichnete Werk, gingen die Konstruktionsunterlagen mit Fecher zur weiteren Bauausführung nach Halle.

Aufgrund der Selbständigkeit des Werkes in Halle änderte sich die Bezeichnung des Flugzeuges in „Fh 104".

1936 übernahm der bekannte Sportflieger Friedrich Wilhelm Siebel die Leitung des Werkes. Somit änderte sich die Firmenbezeichnung in „Siebel Flugzeugwerke Halle GmbH".

Der Erstflug der „Siebel Fh 104 Halore" (D-IQPG) fand am 25. Februar 1937 statt. Mit der Serienfertigung wurde im gleichen Jahr begonnen.

Die Kostruktion setzte sich als erfolgreiches und beliebtes Reiseflugzeug durch und wurde durch zahlreiche Rekord- und Wettbewerbsflüge weltbekannt.

1938: Sieg des III. Raduno del Littorio.
1938: Eintägiger Europarundflug über 12 Länder mit 6200 km in 21 Flugstunden.
1938: Schnellstes Flugzeug beim I. Internationalen Luftrennen in Frankfurt.
1939: Schnellstes Flugzeug beim II. Internationalen Luftrennen in Frankfurt.
1939: Afrikaflug über 40000 km.

Konstruktionsbeschreibung

Typ: Zweimotoriges Reiseflugzeug
Tragfläche: Freitragender Tiefdecker, zweiteilige Holzfläche mit zwei Holmen, sperrholzbeplankt mit Landeklappen.
Rumpf: Ganzmetallschalenkonstruktion mit ovalem Querschnitt.
Leitwerk: Freitragende Konstruktion aus Ganzmetall mit Trimmklappen an allen Rudern.
Fahrwerk: Hydraulisch einziehbar mit Gabelfederbeinen. Lagerung in den Motorgondeln. Starres Spornrad und hydraulische Radbremsen.
Bei der A-Serie wurden die Federbeine in Einteilige abgeändert.
Triebwerk: 2 x Hirth HM 508C Motoren mit je 240 PS.
Die Serienversion erhielt je 2 x Hirth HM 508D Motoren mit je 280 PS.

Im Verlauf der Erprobung wurden einige Änderungen vorgenommen.
Das Fahrwerk wurde auf einbeinige Federbeine umgestellt. Weiterhin bestand die Möglichkeit, das Fahwerk auf Schneekufen umzurüsten.

„Siebel Fh 104A"

Erste Serienvariante, deren Produktion 1939 mit einer Stückzahl von 11 Einheiten begann.
Der Serienbau ging bis zum Jahr 1942 und endete mit einer Gesamtstückzahl von 46 Maschinen.
Eine Weiterentwicklung unter der Bezeichnung „Siebel Fh 104C" mit Argus AS 10C Motoren (je 240 PS) wurde nicht realisiert.

„Siebel Si 204"
Entwicklungsgeschichte

Im Jahre 1939/40 entstanden die ersten Entwürfe für eine Weiterentwicklung der erfolgreichen „Fh 104" in ein achtsitziges Verbindungsflugzeug.

Die Konstruktion wurde in vergleichsweise kurzer Zeit durchgeführt und bereits am 23. Mai 1941 konnte der Prototyp - als „Siebel Si 204 V 1" bezeichnet - seinen erfolgreichen Erstflug durchführen.

Als Motoren kamen zwei Argus AS 410A mit je 465 PS zum Einsatz.

Viele Konstruktionsmerkmale der „Fh 104" flossen in diese Konstruktion mit ein. Es muß jedoch erwähnt werden, daß es sich bei der „Siebel Si 204" um ein völlig neues Flugzeug handelte.

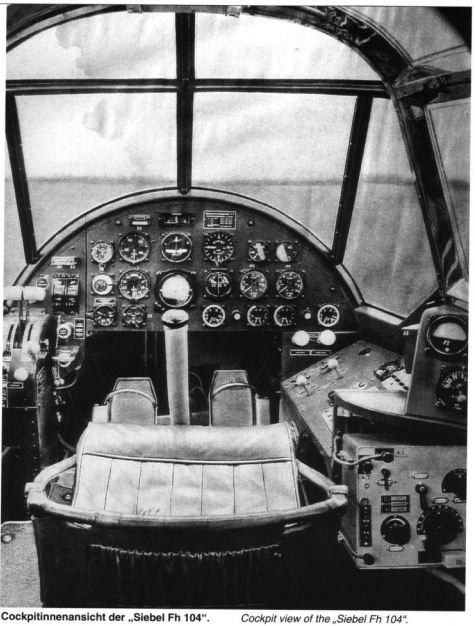
Wesentliche Unterschiede ergaben sich in folgenden Bereichen.

Das Tragwerk war in Ganzmetallbauweise ausgeführt. Bei der Leitwerkskonstruktion entschied man sich für ein Doppelleitwerk.

Die während der Erprobung mit den zwei Musterflugzeugen nachgewiesenen, ausgezeichneten Flugeigenschaften führten zum Bau einer kleinen Serie „Siebel Si 204 A-0/A-1.

Schon früh interessierte sich die Luftwaffe für dieses Flugzeug, das sich hervorragend als Schul- und Höhrsaalflugzeug für diverse Aufgaben eignete.

Das erste, auf die Belange der Luftwaffe zugeschnittene Muster mit der Bezeichnung „Siebel Si 204D", war die

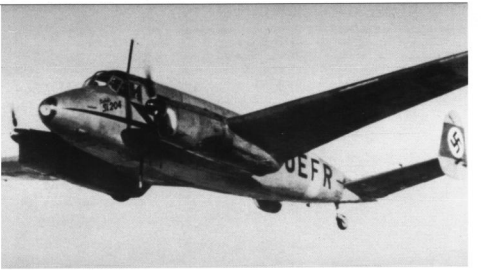


Cockpitinnenansicht der „Siebel Fh 104". *Cockpit view of the „Siebel Fh 104".*

Unten) Militärversion der „Siebel Fh 104" bei der Erprobung mit Schneekufen. Kennzeichen NB+AS.

Below) „Siebel Fh 104" with military markings (NB+AS) during ski trials.

„Siebel Si 204 V 3".
Augenfälligstes Merkmal der D-Variante war der vollverglaste Rumpfbug, der sich für die Vorschulung von Kampfflugzeugbesatzungen der Luftwaffe hervorragend bewährte.
Auch die Ähnlichkeit der Instrumentenanordnung war von erheblichem Vorteil für die Eingewöhnung von Kampfflugzeugbesatzungen.
In der Rolle der Blindflugschulung löste die „Siebel Si 204 D" Stück für Stück die „Focke Wulf Fw 58 Weihe" ab, die - als stoffbespannte Konstruktion - bei extremen Wetterbedingungen, der Ganzmetallkonstruktion der Siebel gegenüber, erhebliche Nachteile aufwies.
Auch als Verbindungsflugzeug fand die „Siebel Si 204 D" an fast allen Kriegsschauplätzen Anwendung.
Da die „Siebel Flugzeugwerke Halle GmbH" mit dem Bau von Kampfflugzeugen für die Luftwaffe (Ju 88 / Ju 188) voll ausgelastet war, wurde die Produktion der „Siebel Si 204D" in den besetzten Teil Frankreichs und der Tschechoslowakei verlegt.
Die Produktion in Frankreich lief vergleichsweise langsam an, wohingegen die Produktion in der Tschechoslowakei - damals Protektorat Böhmen und Mähren genannt - reibungslos verlief.
Weiterentwicklung und Dokumentation lag



„Siebel Si 204 S" frühe Serienausführung. Bemerkenswert der Flugzeugtypenschriftzug unter dem Cockpit. Vermutlich handelt es sich um ein Vorführflugzeug. Das genaue Kennzeichen ist unbekannt.

„Siebel Si 204 A" early production model. Notice the type designation below the cockpit. This aircraft was probably used for promotional flights. The exact aircraft code is not known.

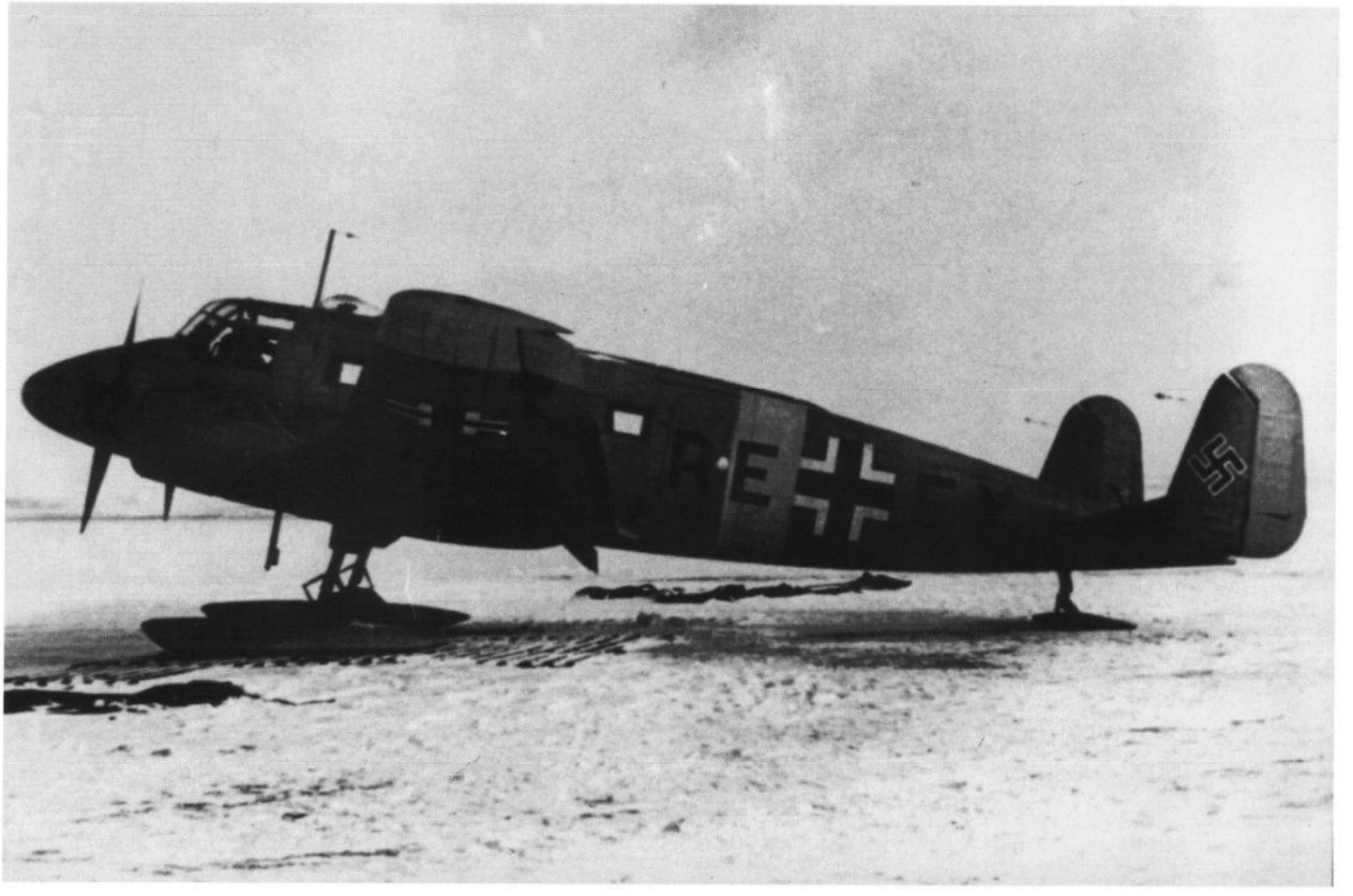
nach wie vor im Verantwortungsbereich der Siebel Flugzeugwerke in Halle.
Eine bewaffnete Kampfversion mit der Bezeichnung „Siebel Si 204E"sowie eine radarbestückte Ausführung für die Radarschulung von Nachtjagdbesatzungen wurde entwickelt.
Das Flugzeug wurde, neben vielen anderen Aufgaben, auch für die Schulung von Me 262 Besatzungen im Einmotorenflug eingesetzt.
Aufgrund der allgemeinen Materialknappheit wurden Konstruktionspläne für die Umstellung des Serienbaus der Tragflächen und Leitwerksteile auf Holz ausgearbeitet.
Ob eine teilweise Umstellung auf Holz tatsächlich erfolgte, ist nicht bekannt.

Eine „Siebel Si 204 A" mit dem Kennzeichen D-ASGU im Zivileinsatz.

A „Siebel Si 204 A" (D-ASGU) in civil use.

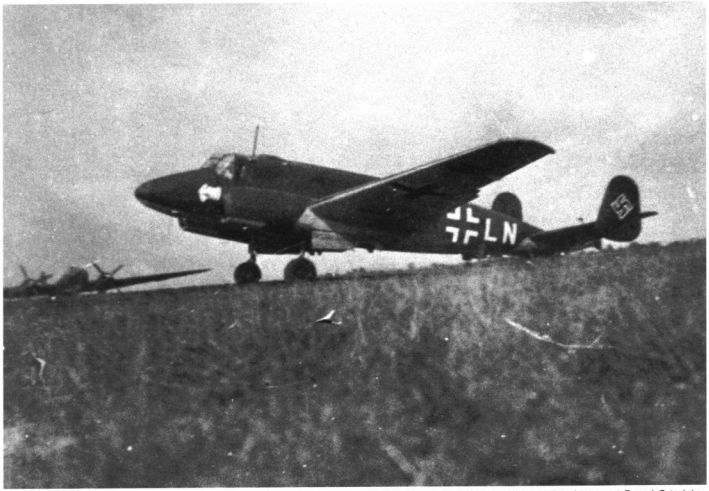
„Siebel Si 204A“ (RE+EY) im Einsatz bei der Luftwaffe. Auch die „Si 204A“ konnte mit Skiern ausgerüstet werden.

„Siebel Si 204 A“ (RE+EY) in military guise. The „Si 204 A“ could also be fitted with skies.



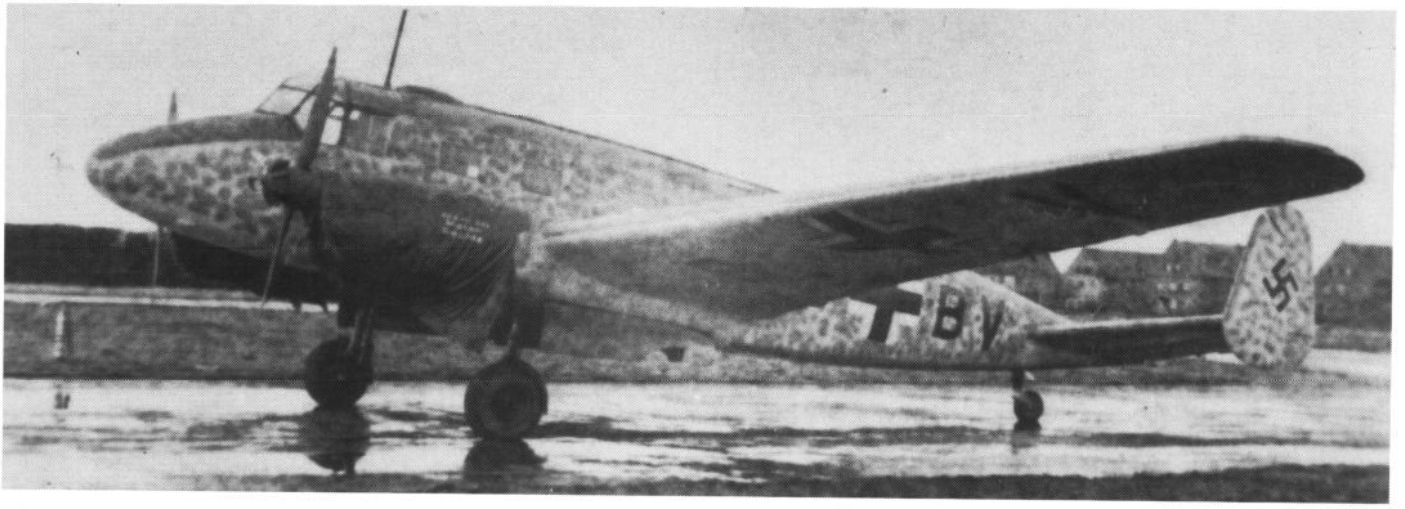
Diese „Siebel Si 204 A" gehörte zur Flugzeugführerschule FFS (B) 20 in Rosenborn.

This „Siebel Si 204 A" belonged to Flugzeugführerschule FFS (B) 20 at Rosenborn.



„Siebel Si 204 A´s" waren beliebte Schulflugzeuge auf B und C Schulen. Hier eine „Siebel Si 204A" der Flugzeugführerschule FFS (C11) in Zeltweg (Österreich).

„Siebel Si 204 A´s" were most appreciated types at B and C training units. Here a „Siebel Si 204A" of the FFS (C11) at Zeltweg (Austria).



**„Siebel Si 204 A“ einer unbekannten Luftwaffeneinheit. Der Anstrich deutet auf ein Verbindungsflugzeug einer Nachtjagdeinheit hin. Auch wurde die Maschine in der Literatur im Zusammenhang mit der Erprobung der Lippisch DM-1 in Prien erwähnt.
Nähere Angaben sind aber nicht bekannt.**

„Siebel Si 204 A“ of an unknown unit. The unique colour scheme might be an indication for a liaison plane of a night fighter unit. This particular photo was also designated in the aviation literature as the Mistel plane for the Lippisch DM-1 tests at Prien. But there is no detailed information available.

„Siebel Si 204 D“ im Dienste der Luftwaffe

Erinnerungsphoto vor einer „Siebel Si 204 D-1“ in Prag-Ruzine.

Memory photo in front of a „Siebel Si 204 D-1“ At Prag-Ruzine.

„Siebel Si 204 D-1“ der Flugzeugführerschule (B) 9. Das Foto entstand 1944.

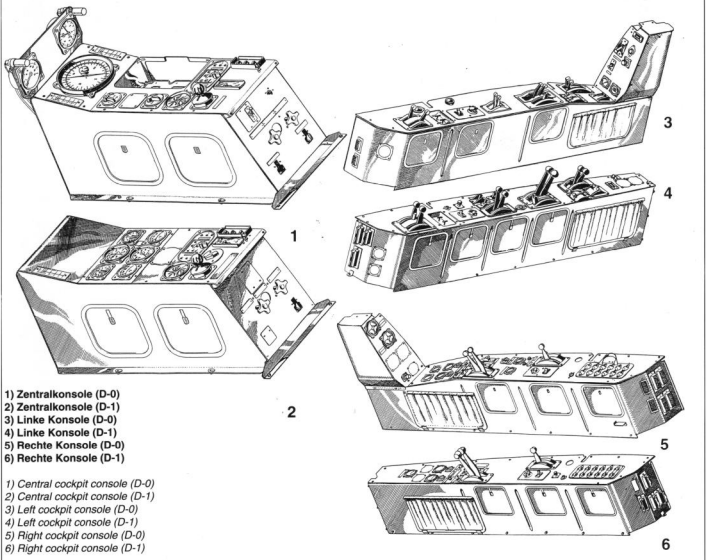
Siebel Si 204 D-1“ of the Flugzeugführerschule FFS (B) 9. The photo was taken in 1944.

Diese „Siebel Si 204 D-1" landete mit fünf Personen an Bord am 7.5.1945 in Belp, südlich von Bern (Schweiz). Das Kennzeichen DL+NT ist klar erkennbar. Die Hoheitsabzeichen wurden von der Besatzung vor dem Flug übermalt. Nach Angaben von Zeitzeugen war die Farbe nach der Landung noch frisch.
Offiziellen Angaben zur Folge war die Maschine in einem desolaten Zustand.
Die Funkausrüstung umfaßte die geräte FuG 10, FBI 2 und EBI 3.
Das Flugzeug wurde am 9.5.1945 nach Dübendorf überführt, wo diese Aufnahme entstand.
Nach einer Grundüberholung wurde das Flugzeug mit der Kennung „B-3" in die Schweizer Flugwaffe integriert.

On 7th May 1945 this „Siebel Si 204 D-1" touched down at Belp, South of Bern (Switzerland) with five defectors on board. The military markings DL+NT are clearly visible. National insignias were overpainted and - according to eyewhitnesses reports - the colour still fresh.
The aircraft was reported to be in a desolate state. Radio and navigational equipment consisted of FuG 10, FBI 2 and EBI 3.
On 9th May 1945 the aircraft was flown to Dübendorf where this photo was taken.
After general overhaul the aircraft was taken into the Swiss inventory with the military registration „B-3".

Fünf hochmotivierte Flugschüler vor einer „Siebel Si 204 D-1" der Flugzeugführerschule FFS (B) 11.
Zu jenem Zeitpunkt fand der Schulbetrieb in Aigen Enstal statt.
Das Foto entstand 1941.

Five highly motivated trainees of the Flugzeugführerschule FFS (B) 11 in front of their „Siebel Si 204 D-1".
At that time the flying operations of the unit took place at Aigen Enstal.
The photo was taken in 1941.

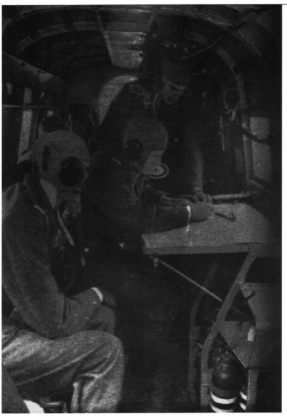


1) Zentralkonsole (D-0)
2) Zentralkonsole (D-1)
3) Linke Konsole (D-0)
4) Linke Konsole (D-1)
5) Rechte Konsole (D-0)
6) Rechte Konsole (D-1)

1) Central cockpit console (D-0)
2) Central cockpit console (D-1)
3) Left cockpit console (D-0)
4) Left cockpit console (D-1)
5) Right cockpit console (D-0)
6) Right cockpit console (D-1)

Die vollverglaste Bugkanzel der D-Serie bot hervorragende Sichtverhältnisse.

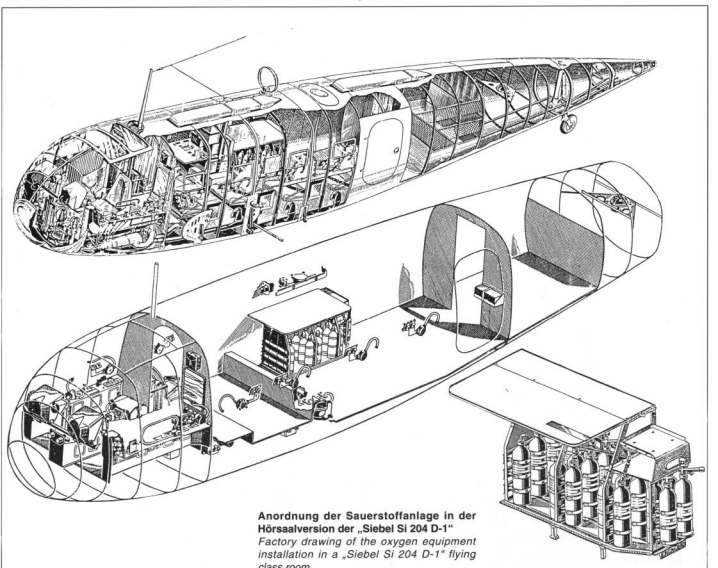
The fully glased cockpit of the D-series offered an excellent forward view.



Links) Navigationsausbildung im fliegenden Hörsaalflugzeug.

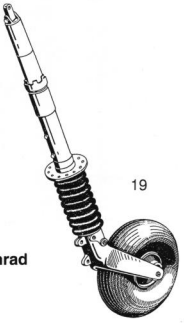
Rechts) Detailaufnahme des Wappens der Flugzeugführerschule FFS (B) 11 Aigen Enstal am Bug einer „Siebel Si 204D-1".

Left) Navigational training in an „Si 204 D" flying class room.
Right) Detail shot of the Flugzeugführerschule FFS (B) 11 insignia on the nose of a „Siebel Si 204 D-1" at Aigen Enstal.



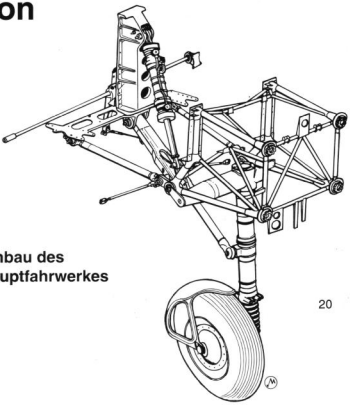
Anordnung der Sauerstoffanlage in der Hörsaalversion der „Siebel Si 204 D-1"
Factory drawing of the oxygen equipment installation in a „Siebel Si 204 D-1" flying class room.

Fahrwerkskonstruktion Siebel Si 204 D



19

Spornrad



Einbau des Hauptfahrwerkes

20

Deutsche Siebel Varianten

Siebel Si 204 A

Typ: Kurier- und Reiseflugzeug, weitgehend gleich den V-Mustern, jedoch mit größerem Kraftstoffvorrat und elektrisch verstellbarer Argus-Luftschraube.

Triebwerk: 2 x Argus As 410 A-1 mit je 600 PS.

Siebel Si 204 D-1

Typ: Ausbildungs- und Verbindungsflugzeug. Rumpfbug vollverglast. Hydraulisch verstellbare Argus-Luftschraube, Selbstdichtende Kraftstofftanks, Patin-Fernkompaßanlage mit Peilautomatik, Landescheinwerfer.

Rüstsätze: Kärcher Heizanlage für Kabine und Flügelnase (H-1). Zusatzkraftstoffbehälter im Außenflügel und Flüssigkeitsenteisung für die Luftschrauben (B-1/B-2).

Siebel Si 204 D-3

Typ: Ausbildungsflugzeug. Wie D-1, jedoch geänderte Kraftstoffanlage. Basisflugzeug für französische und tschechische Varianten.

Technische Daten (D-0/D-1)

Länge:	12,01 m
Spannweite:	21,28 m
Flügelfläche:	46,00 m²
Max Abfluggew:	5600 Kg
Höchsgeschw:	330 Km/h (1000 m)
Dienstgipfelhöhe:	7000 m
Reichweite:	1690 Km

Blick in das Cockpit einer „Siebel Si 204 A" der Flugzeugführerschule FFS (C9) Pretzsch/Elbe. Das Foto entstand anläßlich eines B2-Überlandfluges am 9.7.1943. Pilot Kühn, Co-Pilot Schöpplein, Bordfunker Kruse

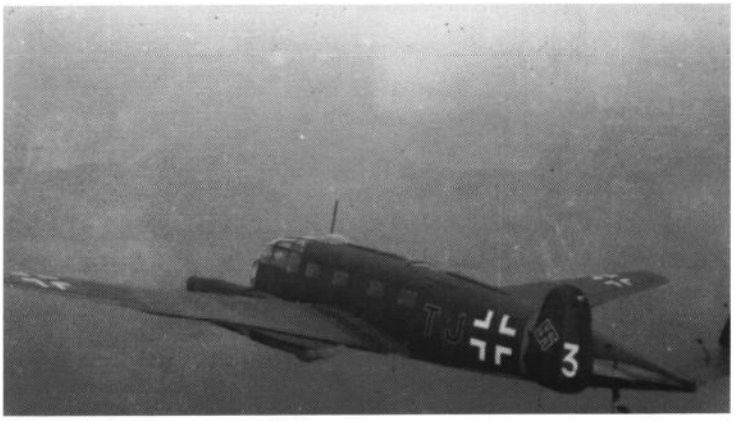
Glimpse into the cockpit of a „Siebel Si 204 A" of the Flugzeugführerschule FFS (C9) Pretzsch/Elbe. The foto was taken on 9th July 1943 during a B 2 navigational flight. Pilot Kühn, Co-Pilot Schöpplein, Radio Operator Kruse.

Foto Rechts) „Siebel Si 204 A“ während eines Triebwerklaufes mit dem Piloten Helmut Kühn am Steuer. Interessant die automatische Verstellvorrichtung der Argus-Luftschraube, die sich im Stand nicht mitdrehte.

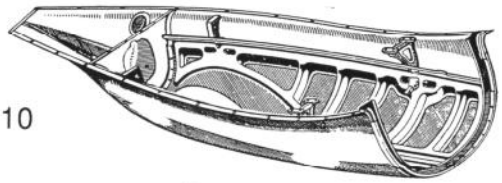
Foto right side) „Siebel Si 204 A during an engine run up with Pilot Helmut Kühn at the controls. The Argus automatic pitch control is standing still in idle operations.

Unten) „Siebel Si 204 D“ der Flugzeugführerschule FFS (C9) Pretzsch/Elbe während eines Verbandsfluges. Das Kennzeichen lautet TJ+XG.

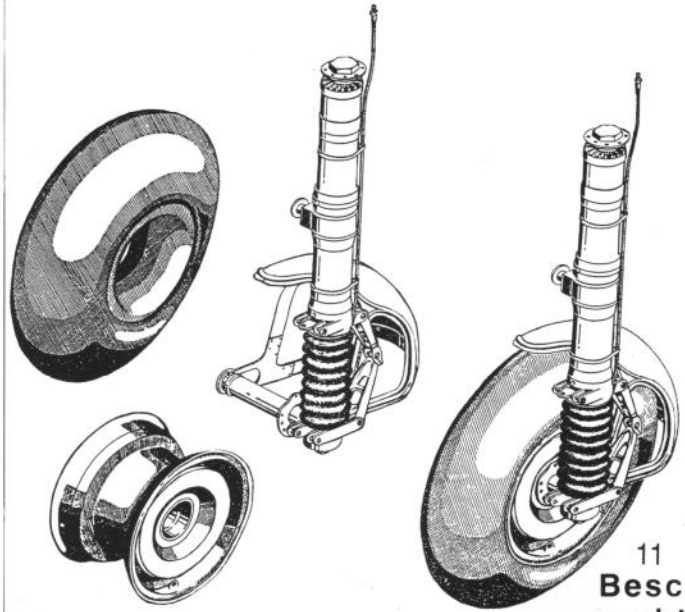
Foto below) „Siebel Si 204 D“ of the Flugzeugführerschule FFS (C9) Pretzsch/Elbe during a formation flight. The code is TJ+XG.



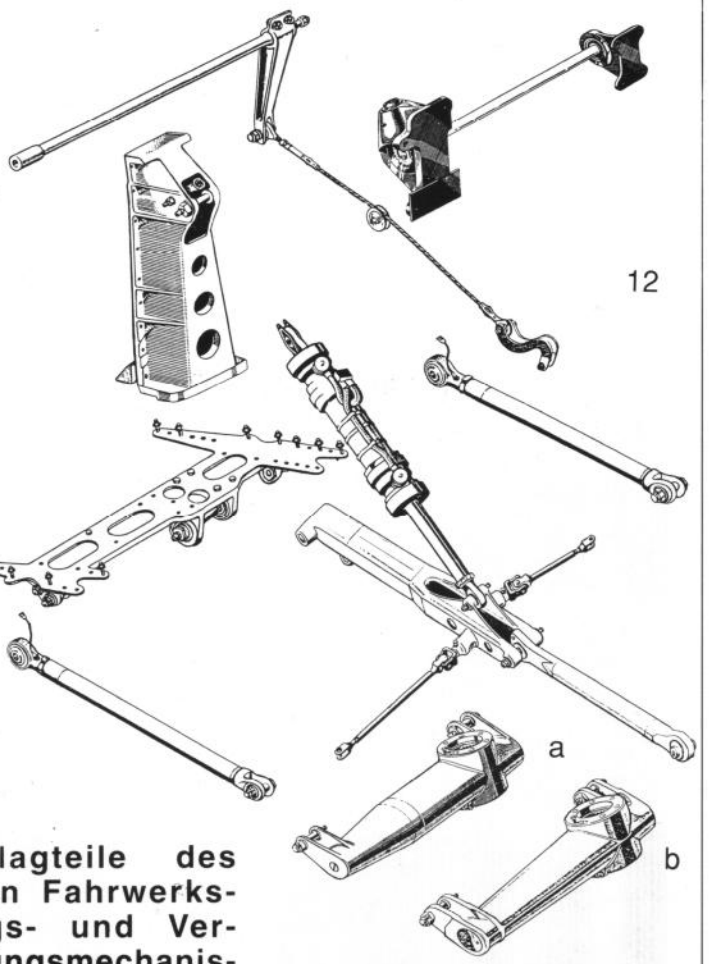
Hauptsegmente Federbein, Felgen, Reifen und Fahrwerksabdeckung.



10



11

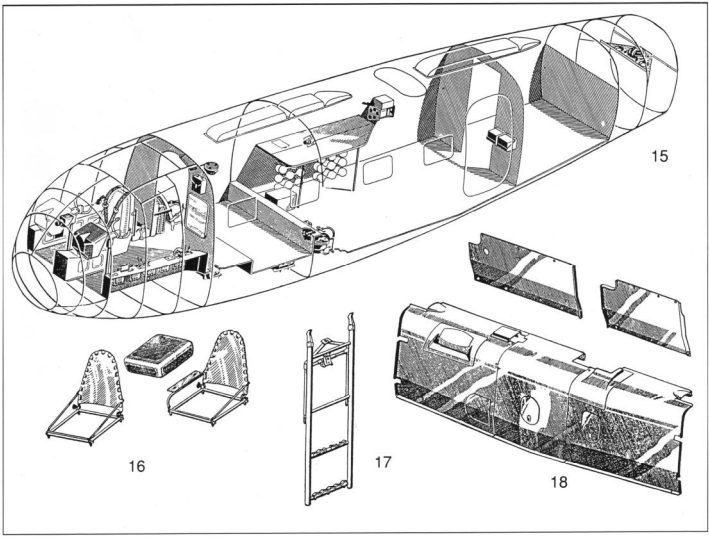


12

a

b

Beschlagteile des rechten Fahrwerks-einzugs- und Ver-riegelungsmechanis-musses.



Detailzeichnungen aus dem „Siebel Si 204 D" Handbuch

Detail drawings from the „Siebel Si 204 D" handbook.

Verbandsflugausbildung mit drei „Siebel Si 204 D´s" der Flugzeugführerschule FFS (B11) Aigen-Enstal 1941 vor einem prächtigen Alpenpanorama.

Formation training of three „Siebel Si 204 D´s" of Flugzeugführerschule FFS (B 11) Aigen-Enstal 1941 in front of a mighty Alps panorama.

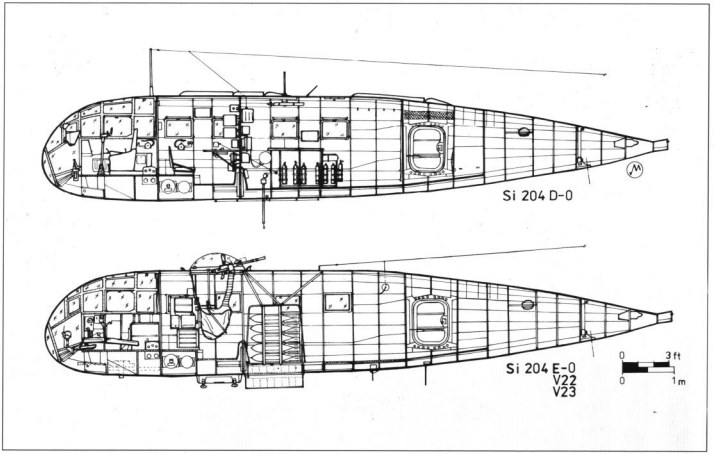
Der Prototyp der „Siebel Si 204 E" mit vollausgerüsteter Bewaffnung.

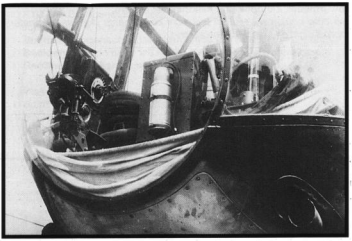
The prototype of the „Siebel Si 204 E" with fully loaded weapons equipment.

Die „Siebel Si 204 E" als Kampfflugzeug

Wieviel „Siebel Si 204 E´s" gebaut oder umgerüstet wurden, ist aus der einschlägigen Literatur nicht genau ersichtlich. Tatsache ist, daß zwei Versuchsmuster (V 22 und V 23) umgerüstet wurden.

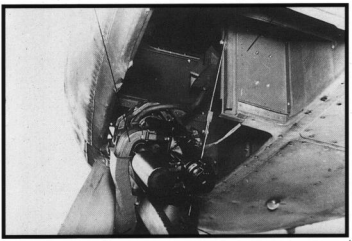
Die hohe Zuladung der Si 204 D (1000 Kg) bot sich als Waffenträger geradezu an. Die geringe Geschwindigkeit ließ aber einen Einsatz bei Tage kaum zu.
In der Tschechoslowakai wurde dieser Gedanke weiterverfolgt und die bewaffnete Version der Si 204 diente in den Tschechoslowakischen Luftstreitkräften bis zum Eintreffen der Jet-Bombergeneration als Übergangshauptkampfmuster. Eine genaue Beschreibung der Vorgänge finden wir im „Aero C - 3" Teil dieses Profiles.

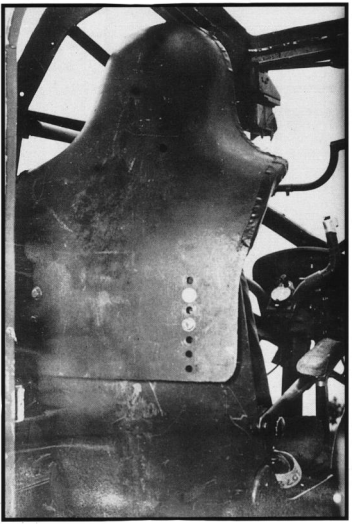


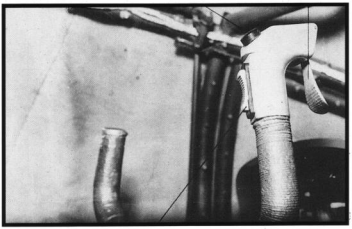


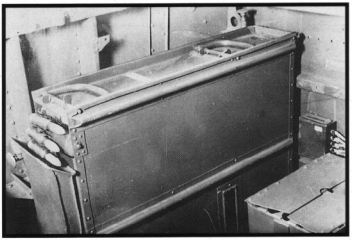
Linke Reihe v.o.n.u

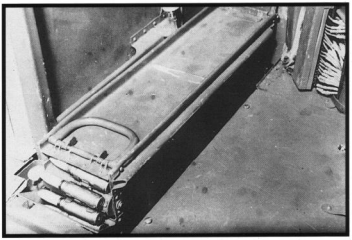
1) Bug mit linker MG 131 Ausschußöffnung und Blindflugschürze. Ebenfalls erkennbar das Bombenzielgerät.
2) Runtergklapptes MG 131.
3) Steuerhorn mit Höhenrudertrimknopf, Bombenabwurfknopf und Auslösehebel für die starren, nach vorne schießenden, MG 131.
4) Munitionsbehälter für das rechte MG 131.
Rechte Reihe v. o. n. u.
1) Rückenpanzerung des Piloten mit montiertem Zielgerät Revi 16 a.
2) Munitionszuführung für das linke MG 131 am Spant 7.
Left column f. t. t. b.
1) Nose with barrel of the MG 131 and the IFR training cover.
2) The MG 131´s could be lowered for better maintenance.
3) Control stick with trim tab, bomb button and trigger for MG 131´s.
4) Ammunition box for the right MG 131 containing 500 rounds.
Right column f. t. t. b.
1) Additional armour for the pilot´s seat with Revi 16 a attached.
2) Ammo box for the left MG 131 attached to bulkhead N° 7.



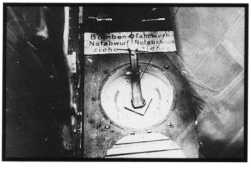


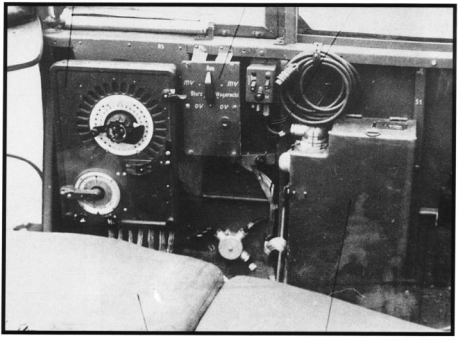


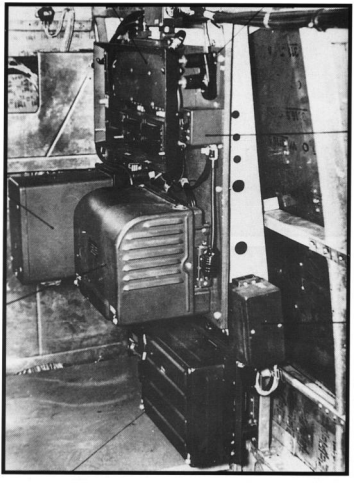


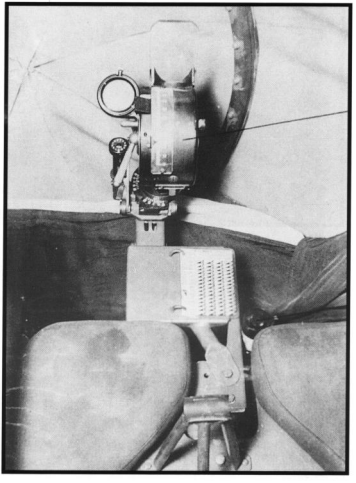


Detailfotos der Bombenabwurfanlage mit allen technischen Komponenten wie Intervallometer, Notabwurfhebel, Zieloptik und elektrischer Anlage.
Detailfotos of the bomb drop equipment with all technical components like intervalometer, emergency drop unit, optical sight and electrical installation.



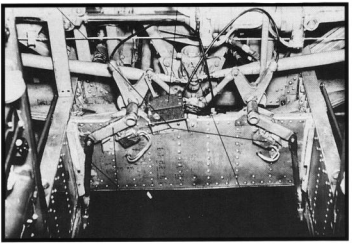


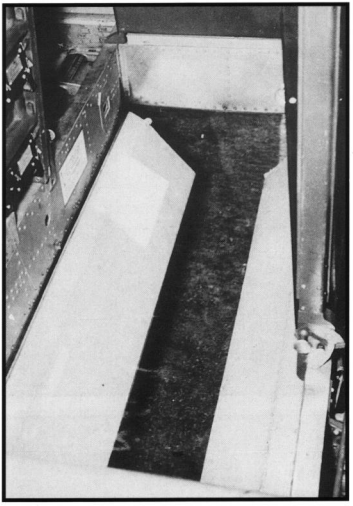


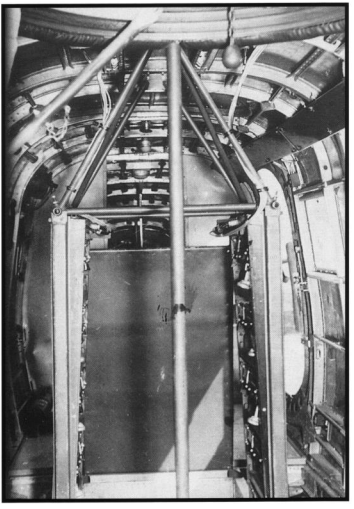


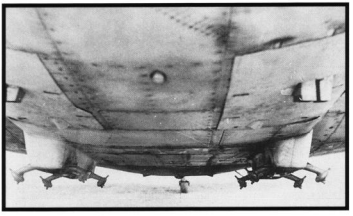
Linke Reihe v. o. n. u.
1) Bombenklappen von innen her gesehen.
2) ETC 500 Bombenschlösser.
Rechte Reihe v. o. n. u.
1) Bombenklappenschließmechanismus am Spant 10.
2) Bombenmagazin mit 2 x 5 RAB 14 Aufhängevorrichtungen.
3) Geöffnete Bombenklappen von außen her gesehen.

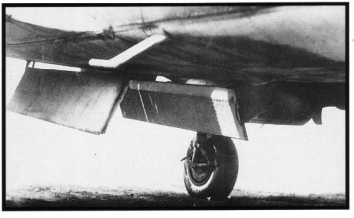
Left column f. t. t. b.
1) Bomb doors seen from the inside.
2) ETC 500 external bomb racks.
Right column f. t. t. b.
1) Bomb doors locking mechanism on bulkhead N° 10.
2) Bomb magazine with 2 x 5 RAB 14 racks.
3) Open bomb doors seen from the outside.











MG 131 Abwehrstand der „Siebel Si 204 E" im Detail

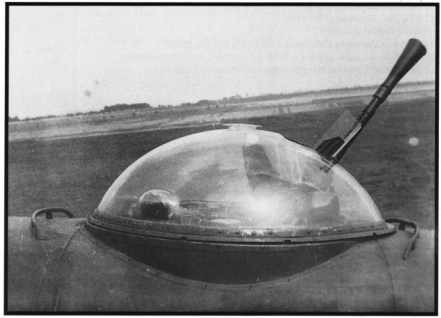
MG 131 turret of the „Siebel Si 204 E" in detail

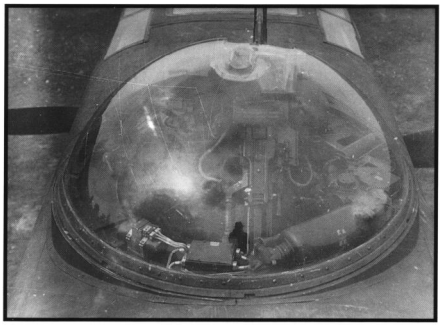
Linke Reihe v. o. n. u.
1) Elektrische Drehvorrichtung des Abwehrstandes mit Kontrollknöpfen (linke Bildseite)
2) Hülsenauffangsack.

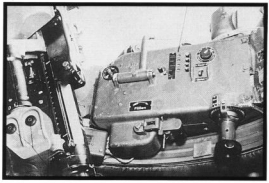
Rechte Reihe v. o. n. u.
1) Das MG 131 konnte innerhalb des, um 360° drehbaren, Turmes horizontal um 18°, vertikal um +85°/-10° bewegt werden.
2) Der Einbau der MG 131 Waffe erfolgte asymetrisch.
3) Der Bordschütze war durch eine Panzerplatte vor dem Revi 16 a zusätzlich geschützt.

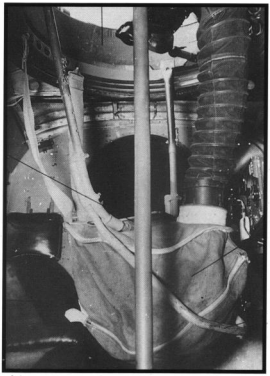
Left column f. t. t. b.
1) Electrical gun turret mechanism with control knobs on the left side of the picture.
2) Cartridge bag.

Right column f. t. t. b.
1) The 360° turnable turret contained an MG 131 that could be moved 18° horizontally and +85°/-10° vertically.
2) The MG 131 was asymetrically installed.
3) An armour plate between the gunner and the Revi16 a provided additional protection.









NC 701 der „Escadron de liaison aerienne" (ELA) in den frühen fünfziger Jahren.

NC 701 of the Escadron de liaison aerienne (ELA) (liaison squadron) in the early fifties.

„Siebel Si 204" in französischen Diensten

Die Siebel Si 204 Produktion in Frankreich

Aufgrund der Kapazitätsauslastung in den „Siebel Flugzeugwerken Halle GmbH" , die mit der Produktion von Ju 88 und Ju 188 Flugzeugen befaßt waren, wurde die „Siebel Si 204" Produktion - außer in die Tschechoslowakei - zusätzlich nach Frankreich verlegt.
Ausgewählt wurde die „Company Societe Nationale de Construction Aeronautique du Centre" (SNCAC) mit dem Auftrag, „Siebel Si 204 D´s" nach Luftwaffenspezifikation zu bauen.
Anfänglich wurden 450 Maschinen bestellt.
Bis zur Befreiung Frankreichs durch alliierte Truppen wurden jedoch nur ca. 150 Maschinen fertiggestellt.
Die Produktion gestaltete sich schwierig. Zum einen wegen des Mangels an Material und qualifiziertem Personal, zum anderen wegen fortwährender Sabotage.
Nach der Befreiung war es erklärtes Ziel der neuen „DeGaulle-Regierung", die Streitkräfte Frankreichs neu zu bewaffnen. Dazu gehörten naturgemäß auch die Luftstreitkräfte.
Zur Förderung des Aufbaus einer neuen Luftfahrtindustrie und zur Minimierung des Entwicklungsrisikos bei Neuentwicklungen, zog man den Weiterbau bewährter, deutscher Konstruktionen vor.
So wurde die Serienproduktion der „Junkers Ju 52/3m", „Focke Wulf Fw 190" und „Siebel Si 204D" wiederaufgenommen.
Bereits im Frühjahr 1944 wurden erbeutete „Si 204´s" der „Forces Aerienne de l´Atlantique", einer von Kommunisten betriebenen Partisanenluftwaffe, überstellt. Sie wurden gegen Städte und Häfen entlang der Küste, die sich noch unter deutscher Besatzung befanden, eingesetzt.
Die in Frankreich begonnene Serienproduktion fand unter folgenden Bezeichnungen statt.

NC 700
Endmontage von „Siebel 204" Teilen aus deutscher Produktion. 21 Maschinen - mit Argus As 411 Motoren - konnten auf diese Weise montiert werden.
Die Maschinen kamen bei der Französischen Luftwaffe und Marine zum Einsatz.
Auch die NC 700 Version wurde später auf Renault 12S Motoren umgerüstet.

NC 701 Martinet I
Identisch mit „Siebel Si 204 D-1, jedoch mit Renault 12S Motoren (Lizenzbau des Argus As 411-TA) und Dreiblattluftschrauben.
Einführung des Musters im April 1945. Ab Juli 1946 Bau weiterer Varianten.

NC 701 Version I
Schulflugzeug für die Luftstreitkräfte.

NC 701 Version II
Schulflugzeug für die Marinestreitkräfte.

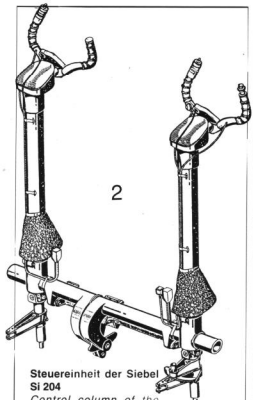
NC 701 Version III
Leichtes Verbindungsflugzeug für 8 Passagiere und Gepäck.

NC 701 Version IV
Verbindungs- und Command Post Flugzeug.

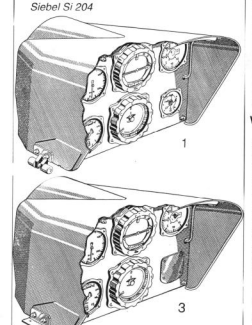
NC 701 Version V
Navigationsschulflugzeug.

NC 701 Version VI
Aufklärungsflugzeug (Erstflug 6.1.48)

Abgesehen von den vorher beschriebenen, offiziellen Varianten sind weitere Modifikationen bekannt.
Wie bei den tschechischen Mustern existierten auch in Frankreich Umbauten für Bordfunkerausbildung, Photogrammetrie (4 Maschinen beim „Nationale Geographic Institute"), Kolonie-Patrouillenflugzeuge, bewaffnet mit sechs Bombenbehältern an externen Pylonen. Alternativ konnten vier feste und zwei bewegliche MG´s installiert werden.



Steuereinheit der Siebel Si 204
Control column of the Siebel Si 204



Linkes u. rechtes Instrumentenbrett v.o.n.u.
Instrument panels left (top) and right (bottom).

NC 702 Martinet II

Ende 1946 begann bei SNCAC die Serienproduktion der NC 702 Martinet II.
Das augenfälligste Merkmal ist die neugestaltete Bugpartie, die der „Siebel Si 204 A" ähnelte. Die Gesamtlänge stieg auf 12,81 m. Das Gesamtgewicht lag bei 3985 Kg.
Insgesamt wurden 144 Maschinen dieser Variante produziert. 1949 wurde die Produktion bei SNCAC eingestellt und bei SNCAN weitergeführt.
Martinets waren bei den französischen Luftstreitkräften in vielen Einheiten und auf nahezu allen Schauplätzen im

Wartungsarbeiten an einem Renault 12 S
Maintenance work on a Renault 12 S.

Einsatz.
Patrouillenflüge erfolgten in Afrika und Madagaskar.
Mit dem Flugzeugträger „Arromanches" wurden im November 1948 einige Maschinen nach Indochina verlegt. Drei Staffeln nutzten diesen Typ in Vietnam.
Der letzte Aufklärungsflug einer Martinet fand 1954 über „Dien Bien Phu" statt.
Nach dem Ende des französischen Vietnam-Krieges wurden die Maschinen in Algerien eingesetzt, wo sie - zusammen mit „MD-315 Flamant`s - sogar drahtgesteuerte Lenkwaffen vom Typ AS-11 einsetzten.
Auch von Marokko aus wurden Ziele in Algerien angegriffen.
Mit der Zeit verdrängte die modernere „Flamant" die Martinet aus dem aktiven Dienst.
1964 wurde die letzte Martinet bei der „Armee de l´Air" ausgemustert.
Auch bei einer Anzahl ziviler Luftfahrtgesellschaften und Dienststellen wurde die Martinet eingesetzt, wie z. B. bei ONERA, SNECMA, AIR FRANCE, SAT, CATA, STAR, AIR ATLAS, SNCAC und SNCAN.

NC 701 im Einsatz in Polen

1946 kaufte die „Volksrepublik Polen" sieben NC 701 für Photogrammetrie-Aufgaben.
Ab Mai 1947 befanden sich die Maschinen im Einsatz bei der „LOT AIR LINES".
Vom 15. Mai 1948 an wurden die Maschinen den Luftstreitkräften unterstellt.
Diese Flugzeuge erstellten die erste Gesamtkartographie des polnischen Territoriums nach dem Ende des zweiten Weltkrieges.
Mitte der fünfziger Jahre wurden die Maschinen ausgemustert.

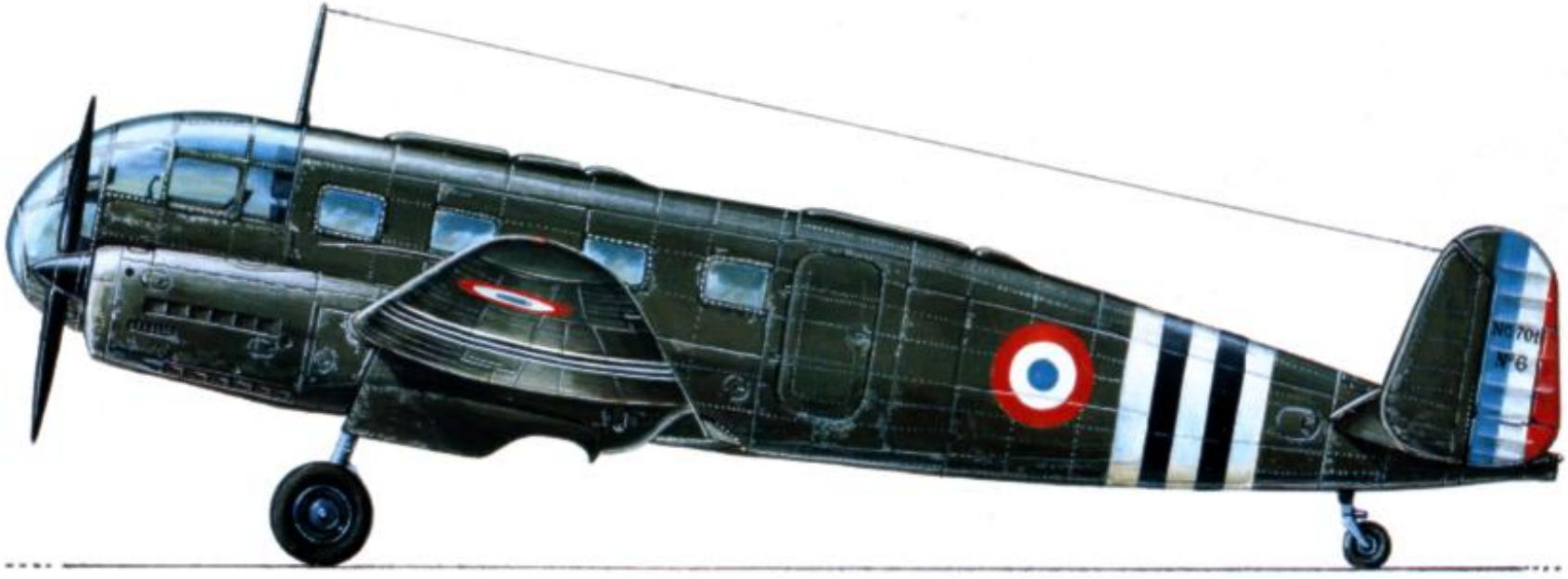
Martinets in Schweden

Zwei Flugzeuge dieses Typs wurden von dem „National Geographic Institut Schwedens" erworben und für Fotoflüge eingesetzt.
Im Dezember 1964 wurden drei weitere Martinets beschafft.
Bei sämtlichen Maschinen handelte es sich um ausgemusterte Martinets der Französischen Luftwaffe.

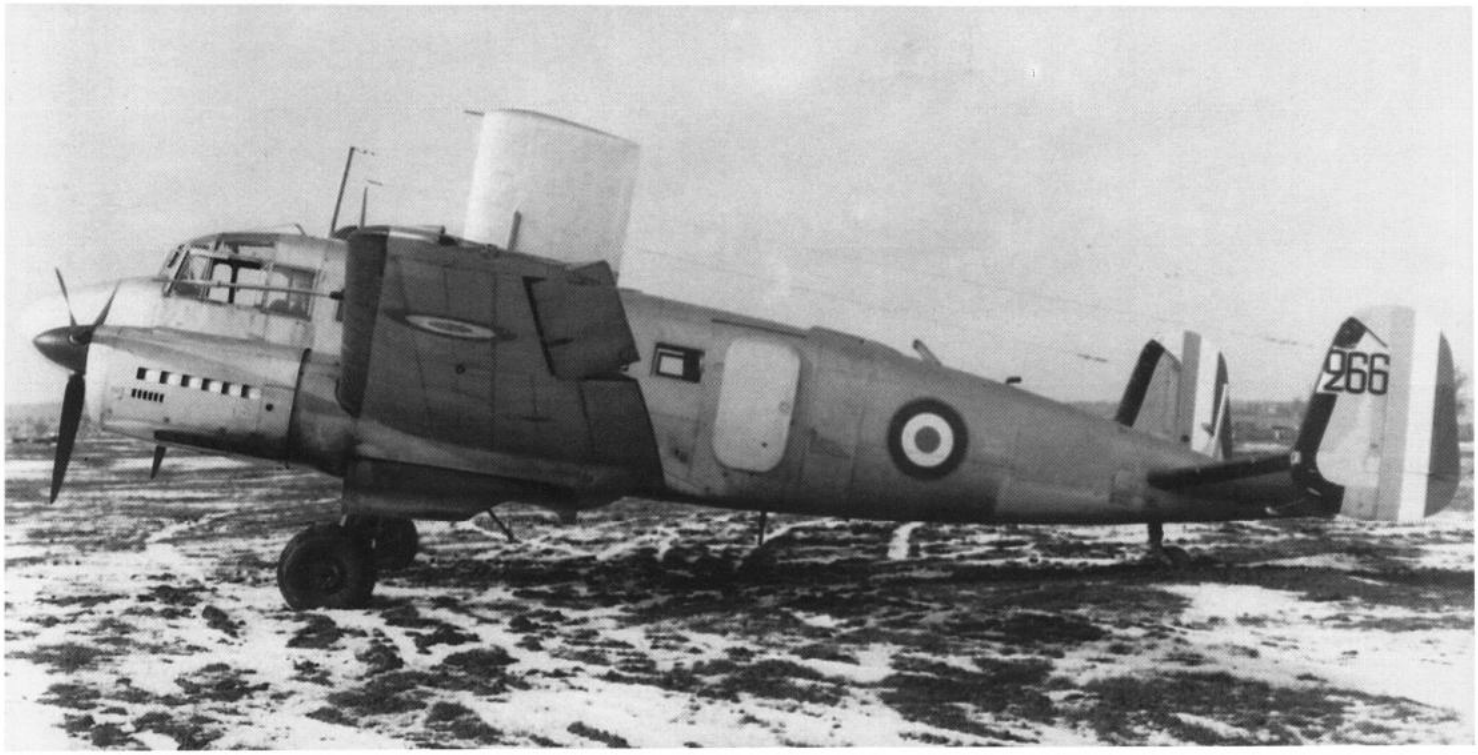
Martinets in Marokko

Zwei NC 702 Martinet wurden 1960 an die Luftstreitkräfte Marokkos geliefert.
Über Einsatz, Lebensdauer und Verbleib der Maschinen ist nichts bekannt.

„Siebel Si 204 D" der kanadischen Marineflieger in der Rolle als Küstenpatrouillenflugzeug. Leider ist über dieses Exemplar nichts weiter bekannt.
„Siebel Si 204 D" as coastal patrol aircraft of the Canadian Navy. Unfortunately nothing is known about this aircraft in this role.



NC 701 Martinet I (N 6) der französischen Luftwaffe. Die schwarz/weißen Streifen deuten auf einen Einsatz im Suez-Konflikt hin.
NC 701 Martinet I of the French air force. The black/White stripes indicate a possible use in the Suez-conflict.



Eine NC 702 Martinet II im Einsatz als Versuchsträger in einem französischen Flugversuchszentrum. Bemerkenswert die zusätzliche Flosse auf dem Rumpfrücken mit eingebautem Pitotrohr an der oberen Vorderseite. Der Zweck der Erprobung ist nicht bekannt.

A NC 702 Martinet II in use as test platform in a French test center. Notice the additional fin with pitot tube on top of the aircraft. The exact purpose of this particular test is not known.

NC 702 Martinet II im Zivileinsatz. Kennzeichen F-BBFR.

NC 702 Martinet II in civil use. Registration is F-BBFR.

Zwei Ansichten einer NC 701 in stark verwittertem Zustand. Augenscheinlich demilitarisiert, trägt die Maschine zivile Kennzeichen (F-BAOQ).
Ob die ehemaligen Militärmaschinen in hohem Maße zivil weitergenutzt wurden, ist nicht bekannt.

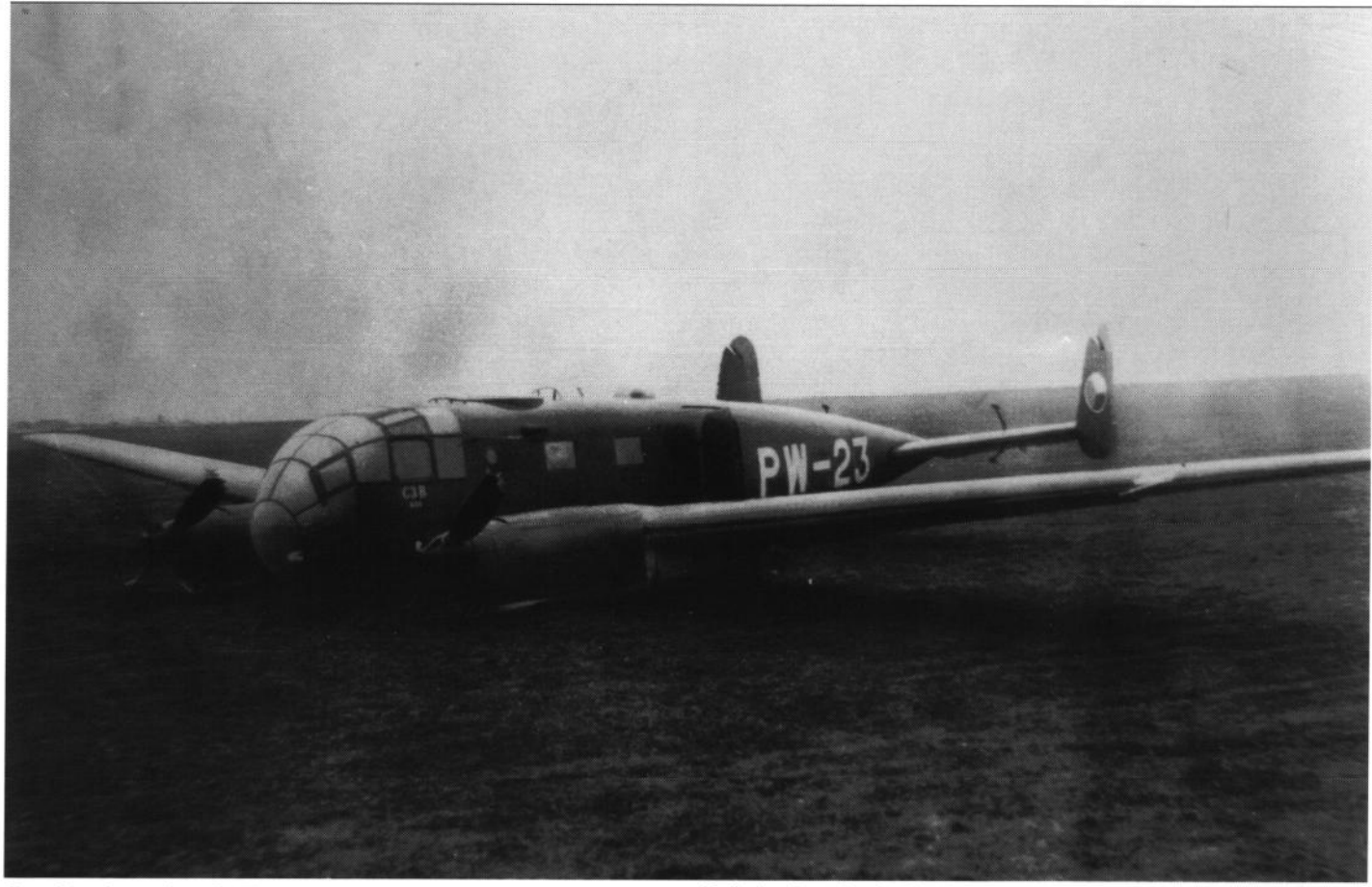
Two views of the same NC 701 in pretty much worn out condition. Obviously demilitarized the aircraft carries already civil markings (D-FBOQ).
If the phased out NC 701´s were used in civil roles in large scale is not known.

NC 701 Martinet I der Aeronavale (französische Marineflieger). Die Aufnahme entstand 1953. Der Ort ist leider nicht bekannt.

NC 701 of the Aeronavale (French Navy). The foto was taken in 1953. Unfortunately it is not known where.

Dieses Foto einer NC 701 Martinet I entstand 1961.

This foto of an NC 701 Martinet I was taken in 1961.



Bauchlandung einer C3 B nach einem Fahrwerksschaden. Deutlich erkennbar die abgesplitterten Holzpropeller. Interessant der abgedeckte obere Waffenstand. Die Ausrüstung entsprach in groben Zügen der „Siebel Si 204 E".

Belly landing of a C3 B after gear failure. Notice the splintered wooden propellers. Interesting the covered upper turret. The general equipment of the C3 B was similar to the „Siebel Si 204 E".

Siebel Si 204 / C-3 B in tschechoslowakischen Diensten

Mit der Produktion der „Siebel Si 204" in der Tschechoslowakei wurden die Aero Vysocany Werke (LETOV) in Prag betraut. Reparaturarbeiten unterlagen dem Verantwortungsbereich der Flugzeugwerft Prag Letnany.

Der Ausstoß an „Siebel Si 204´s" lag zwischen Juni 1942 bis Ende 1944 bei der beachtlichen Stückzahl von 1007 Maschinen.

Mit dem Ende des Krieges war die Produktion und die Karriere dieses zuverläßigen Flugzeuges keineswegs vorbei.

Die Serienproduktion wurde wiederaufgenommen und unter der Bezeichnung C-103/C-3 weitergeführt.

Von 1945 bis 1950 wurden 179 Maschinen produziert.

Zusammen mit konfiszierten Maschinen aus ehemals deutschen Beständen, wurden die Maschinen für die vielfältigsten zivilen und militärischen Aufgaben verwendet.

Zivilmaschinen erhielten die Bezeichnung C-103A, B und C, wohingegen Militärmaschinen unter der Bezeichnung C-3A und B liefen.

C-103 Typen gelangten später in den Einsatz als Heerestransportflugzeuge und wurden mit der neuen Bezeichnung C-103D oder D-44 geführt.

Die Nachkriegsproduktion in der Tschechoslowakei wurde mit fünf Basisvarianten durchgeführt.

C-103 C

Erste Nachkriegsversion in einer Stückzahl von zwei Einheiten produziert. Einsatz ab Juni 1945 im Passagier- und Frachteinsatz.

Besatzung Pilot, Copilot, Bordfunker + sieben Passagiere. Doppelsteuer. Einfache Sitzausstattung.

C-103B

Verbesserte Passagier-und Frachtversion

C-103 A im Zivileinsatz als Absetzmaschine der Svazarm Sportfallschirmspringer. Das linke Ausgleichsgewicht unter dem Höhenruder ist mit einer Schutzabdeckung versehen.

This C-103 A was used by the Svazarm sports sky divers. A safety cover was attached to the balance under the left elevator.

für sechs Passagiere. Bordfunker in abgetrenntem Kompartment. Gepolsterte Sitzausstattung. Doppelsteuer.

C-103 A
Passagier- und Frachtversion für 9 Passagiere. Gepolsterte Sitzausstattung mit Gepäckraum. Einzelsteuerung, Bordfunker auf Copilotensitz.

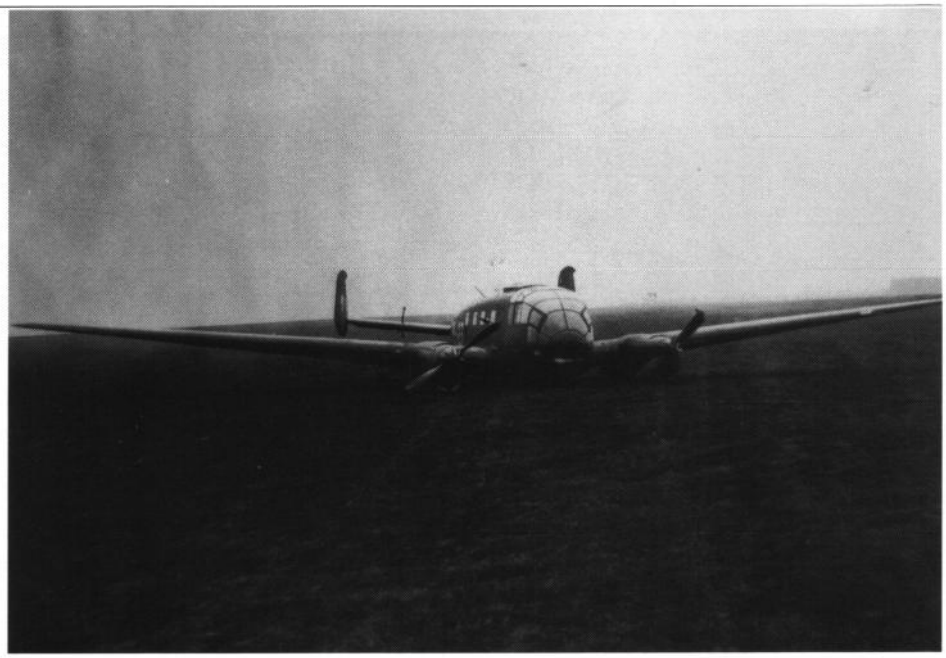
C-3A
Militärbasisversion für Blindflugschulung. 4 Besatzungsmitglieder + 4 Passagiere. Einfache Sitzausstattung. Teilweise mit Cockpitvorhang für Blindflugschulung.

C-3AN
Version für Navigatoren- und Bordfunkerausbildung. Kabine mit Navigationsklapptisch. Astrodom auf dem Rumpfrücken.

C-3AF
Version für Aufklärungsaufgaben. Einzelsteuerung. Die Besatzung bestand aus einem Piloten und drei Kameraoperateuren.
Einbau von drei Kameras der Typen Rb 20/30, Rb 50/30, Rb 75/30.
Elektrisch bedienbare Linsenverkleidungen.
Tropfenförmige Verkleidung an der rechten Rumpfseite für MG-Einbau.

C-3AFG
Version für Photogrammetrie und nachrichtendienstliche Aufklärungsaufgaben.
Einsatz von 1950 bis 1958. Einzelsteuerung. Besatzung bestand aus Pilot/Navigator und Kameraoperateur.
Kameraausrüstung wie C-3AF, zusätzlich 4 Seiten- und Oblique Kameras. Tropfenförmige Verkleidung am Rumpf deutet auf MG-Einbaumöglichkeit hin.

C-3B
Standard Bomberversion. Ersetzte die ausgemusterten Pe-2´s und DeHavilland



Dieselbe C3 B von Seite 26 aus einer anderen Perspektive.

The same C3 B pictured on page 26 from a different perspective.

Mosquitos bis zum Eintreffen der neuen Il-28 Düsenbomber.
Die Ausrüstung unter den einzelnen Maschinen differierte beträchtlich. Ein einheitlicher Ausrüstungszustand war nicht erkennbar.
Zusätzliche Seitenfenster auf der rechten Rumpfseite mit MG-Stand.
Die Flugzeuge stammten größtenteils aus einheimischer Produktion. Jedoch wurden auch einige, ehemals deutsche, Beutemaschinen auf diesen Ausrüstungsstand gebracht.
Die Bombenzuladung im Rumpf und an externen Aufhängevorrichtungen betrug bis zu 800 Kg (50, 100, 250 Kg Bomben).

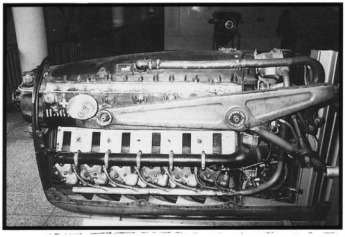
C-3B Bordschützenausbildungsvariante
Ausgerüstet mit vier 13 mm MG´s (MG 131) zu je 500 Schuß.
Zwei MG´s unter dem Rumpf fest installiert, vom Platz des Piloten aus bedienbar.
Ein MG am rechten Rumpfseitenfenster, einen MG-Stand im oberen Drehturm (DL 131).

C-3BV
Zielschleppflugzeug für Artillerieausbildung. Im Rumpf installierte Seiltrommelanlage mit Kappvorrichtung.

Die C-103/C-3 Varianten haben sich in der Tschechoslowakei als wahre Alleskönner bewährt.
Zusätzliche Einsatzgebiete waren Flugvermessungsflüge, Sprüheinsätze in der Forstwirtschaft, Topographische Vermessungsflüge und sogar Bombeneinsätze gegen Eisstaugebiete auf der Donau.
Haupteinsatzplätze für den Militäreinsatz waren Trencin (Mehrmot-Ausbildung), Pardubice (Navigatorenschulung) und Chrudim (Bordfunkerausbildung).
Zusätzlich besaß nahezu jede Einheit der tschechischen Luftstreitkräfte ein Exemplar als Verbindungsflugzeug.

C 103 der tschechoslowakischen Luftwaffe nach einer Bruchlandung in Budaörs (Ungarn) ca 1953.

C 103 of the Czechoslowakian Air Force after a crash landing at Budaörs (Hungaria) approximately 1953.



Oben) Argus As 411 A mit 600 PS (445 Kw) Startleistung und 12 Litern Hubraum. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Motor in Frankreich als Renault 12S weitergebaut.

Top) 12 liter Argus As 411 A engine with 600 Hp (445 Kw) take off power. After WW. II France continued to built this engine under the designation Renault 12S.

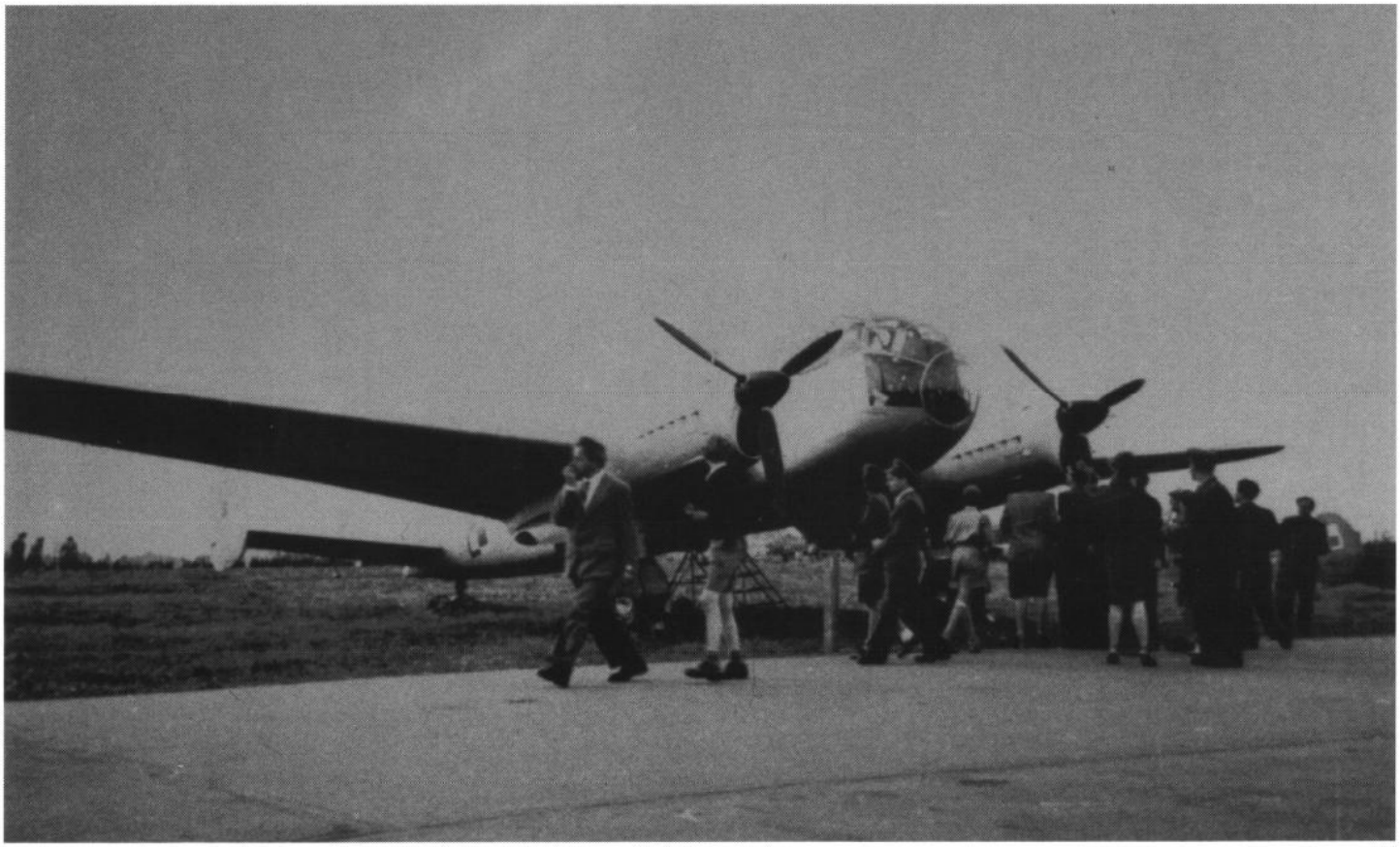
Links) Bug einer C 3AFG mit zusätzlichem Tropfenseitenfenster und Schiebewinkelsensor.

Left) Nose of a C 3AFG with additional drop type window and a yaw sensor.

Unten) Beladung einer C 3B mit Bomben. Deutlich erkennt man die Revi 3b Zieloptik in der Kanzel.

Bottom) Bombloading of a C 3B. Notice the clearly visible Revi 3b gunsight in the cockpit.

„Siebel Si 204´s“ unter fremder Flagge



Diese seltene Aufnahme zeigt eine der 1946 erworbenen sieben NC 701 Martinet I der polnischen Luftstreitkräfte, die für kartographische Zwecke eingesetzt wurden.

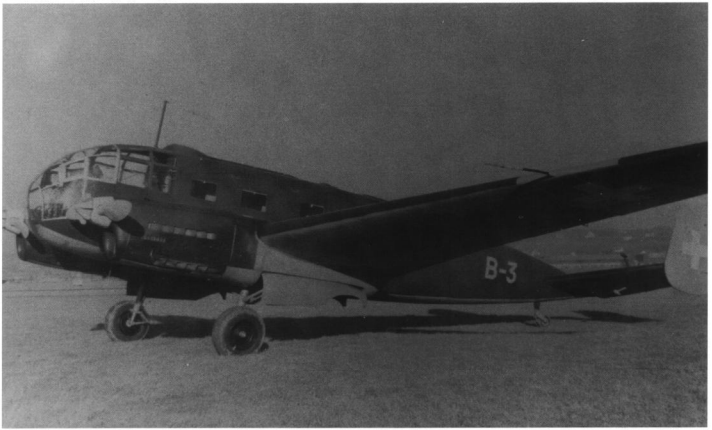
This rare picture shows one of the seven NC 701 Martinet I, bought in 1946 by the Polish Air Force and used for mapping purposes.

Eine „Siebel Si 204 D-3“ als Beutestück der Royal Air Force. Die Maschine wurde eingehend in Farnborough erprobt. Am Rumpf ist das Wappen der Flugzeugführerschule FFS (C)5 Neubrandenburg erkennbar. Wann und wo die Maschine erbeutet wurde, ist nicht bekannt. Leider ist auch dieses Exemplar der Nachwelt nicht erhalten geblieben.

„Siebel Si 204 D-3“ as war prize for the Royal Air Force. The aircraft was carefully tested at Farnborough. On the nose one can clearly see the insignia of the „Flugzeugführerschule FFS (C)5 Neubrandenburg. It is not known when and were the aircraft was captured .
Unfortunately even this sample of this unique aircraft did not survive the war.

Wartungsarbeiten an einer „Siebel Si 204 D" in holländischen Diensten. Interessant der attraktive Anstrich. Das Kennzeichen ist PH-NLL.

Maintenance on a Dutch „Siebel Si 204". Interesting the attractive colour scheme. The markings are PH-NLL.



„Siebel Si 204 D-1" der schweizer Fliegertruppe nach der Grundüberholung. Es handelt sich bei diesem Flugzeug um die auf Seite 10 dargestellte Fluchtmaschine, die - wie bereits erwähnt - nach der Grundüberholung in die schweizer Fliegertruppe integriert wurde.

„Siebel Si 204 D-1" of the Swiss Air Force after general overhaul. It is the same aircraft already mentioned on page 10, that defected to Switzerland in 1945. After general overhaul it was integrated in the inventory of the Swiss Air Force.

Oben) „Siebel Si 204 D" der sowjetischen Luftreitkräfte im Kaukasus (Khorog) 1946.

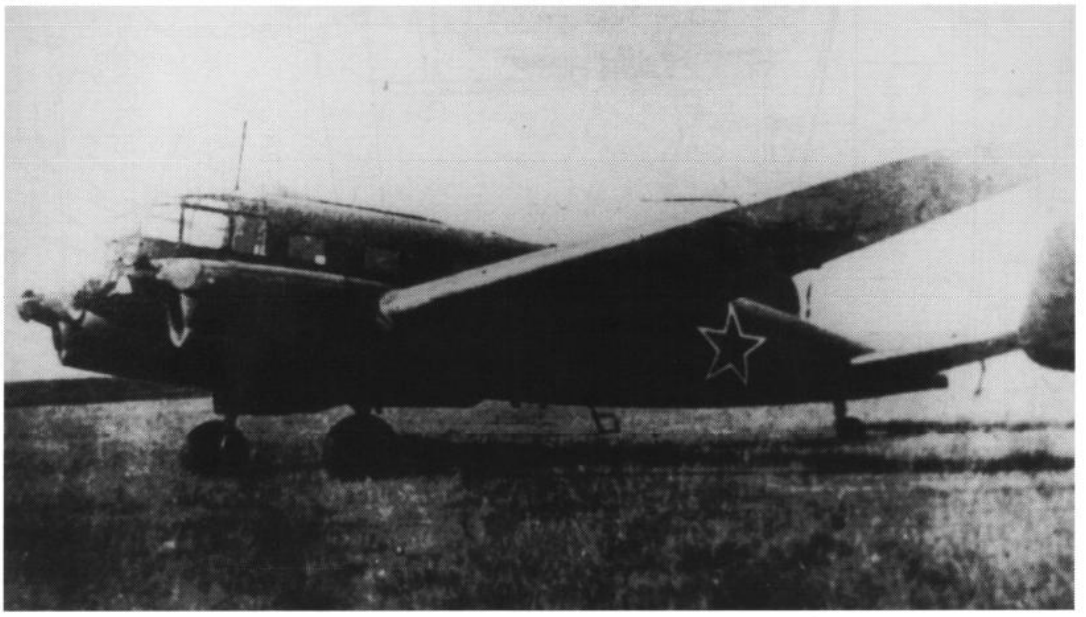
Top) „Siebel Si 204 D" of the Sovjet Air Force in the Kaukasian region (Khorog) in 1946.

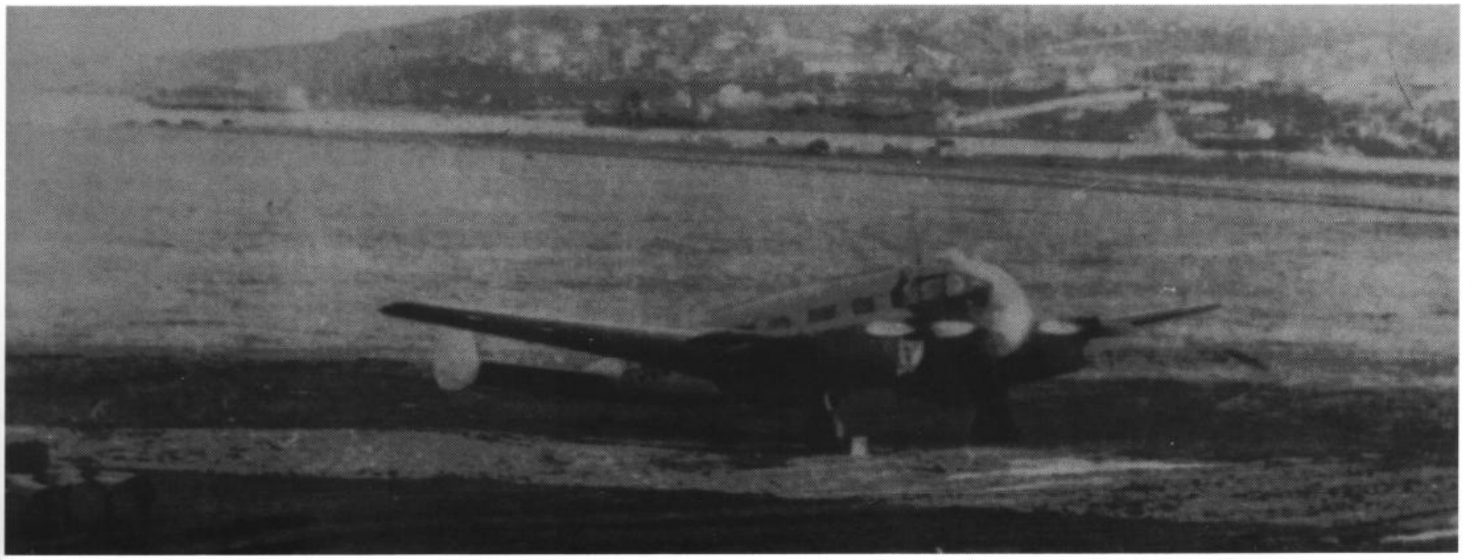
Rechts) Eine, aus tschechoslowakischer Produktion stammende, sowjetische „Siebel Si 204" im Flugversuchszentrum N II GVF 1945.

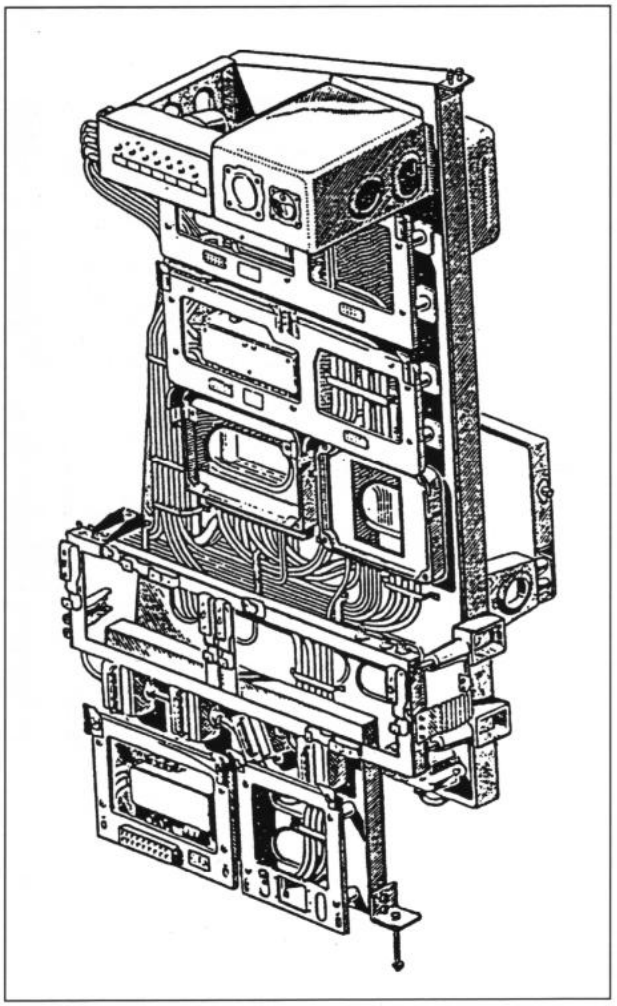
Right) Another Sovjet „Siebel Si 204 D", built in Czechoslovakia. The picture shows the aircraft at the N II GVF Flight Test Center in 1945.

Unten) „Siebel Si 204 D" einer sowjetischen Arktisexpedition mit dem Kennzeichen CCCP N-35.

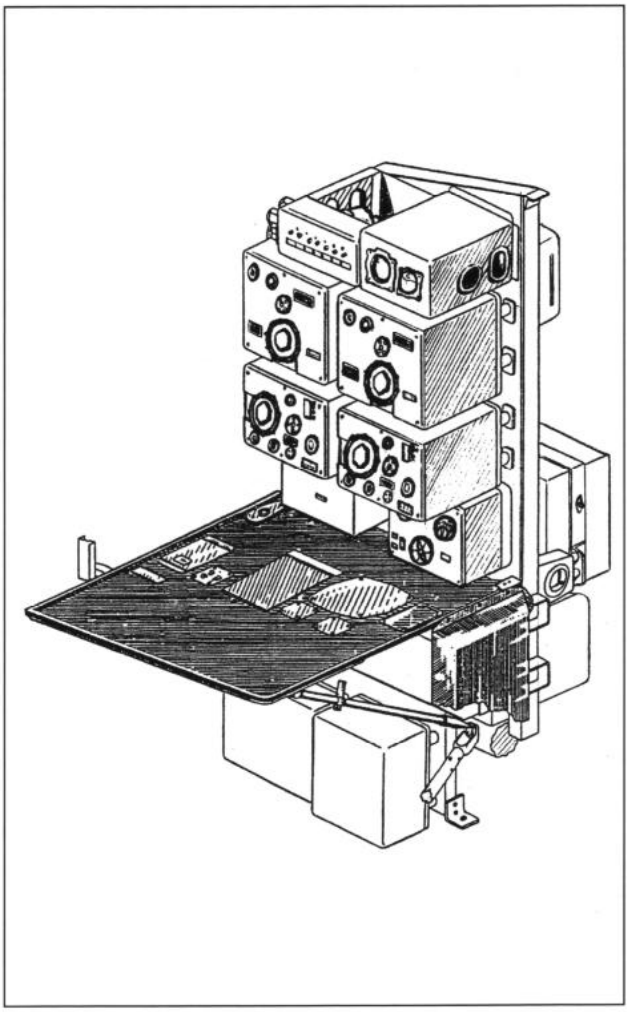
Bottom) „Siebel Si 204 D" of a Sovjet Arctic expedition. The markings are CCCP N-35.



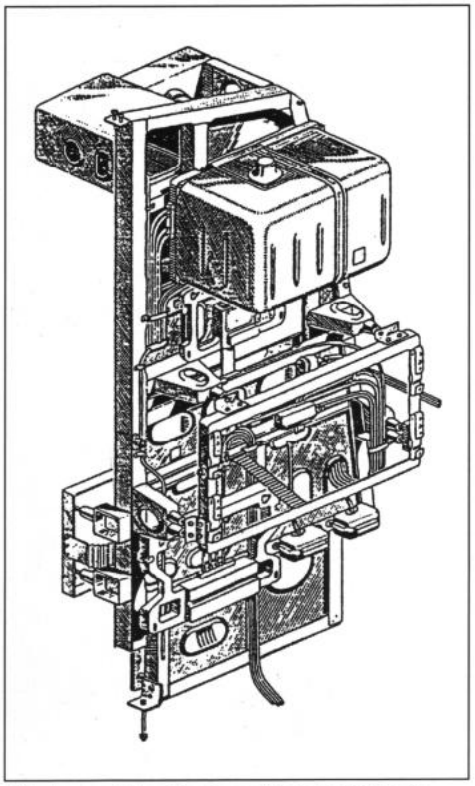




Aufbau der Funkgerätewand ohne Funkgeräteeinbau.
Radio equipment bulkhead without radio equipment installed.



Komplette Funkausrüstung mit Navigationstisch.
Complete radio equipment with navigators table.



Rückwand des Funkausrüstungsträgers.
Rear view of the radio equipment bulkhead.

Blick auf den Arbeitsplatz des Bordfunkers im Fluge.
View on the working station of the radio operator during a training flight..

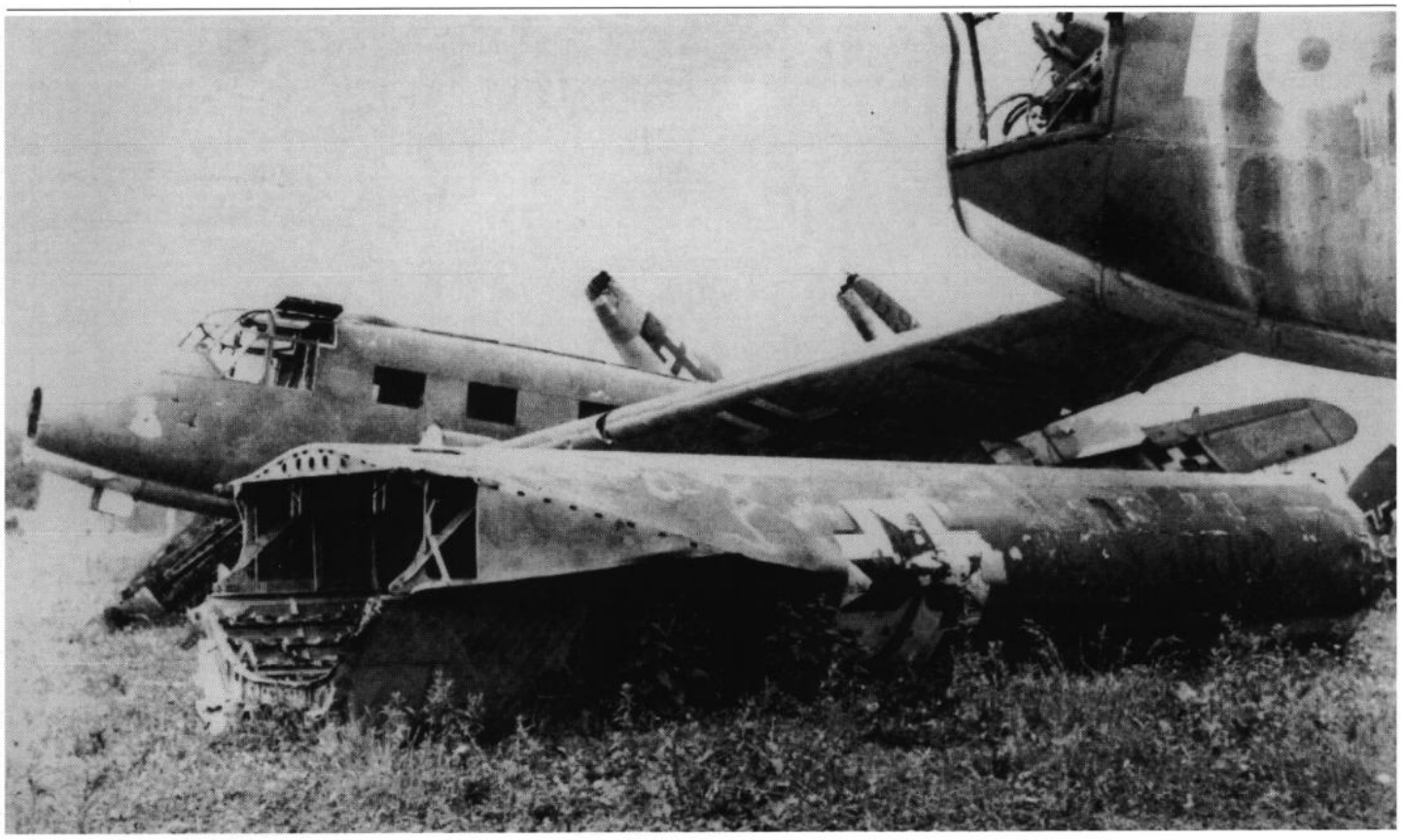
Das Ende der Siebel Ära

„Siebel Si 204 D", abgestellt in Ketterschwang 1946. Leider ist das Wappen am Rumpf nicht eindeutig identifizierbar.

„Siebel Si 204" parked at Ketterschwang in 1946. Unfortunately the insignia on the nose cannot be clearly identified.

Abgestellte „Siebel Si 204 D´s" bei einer Jagdfliegerschule. Das Foto wurde aus dem Cockpit einer anderen Siebel aufgenommen. Bemerkenswert das Schild im Wald (linke Bildseite) „Feind hört mit".

Parked „Siebel Si 204´s" of a fighter training unit. The foto was taken from the cockpit of another Si 204. Notice the sign in the background on the left edge of the picture „Feind hört mit" (foe is listening).

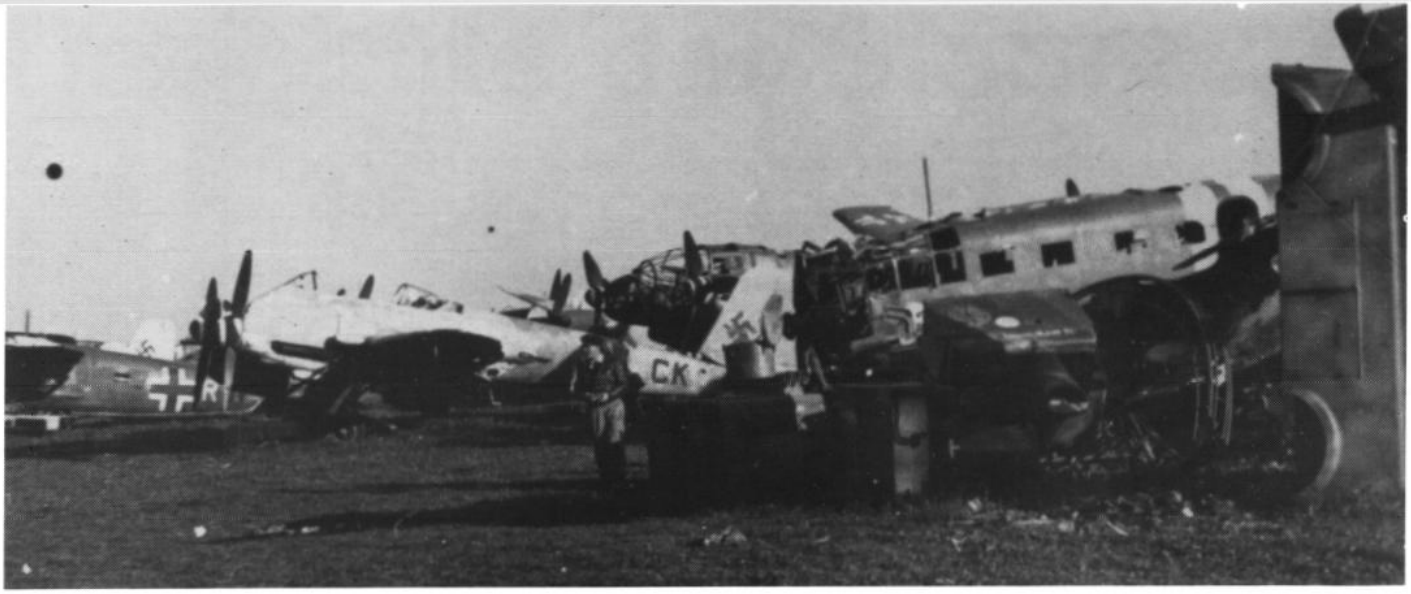


Im Jahre 1947 wurde diese „Siebel Si 204 A" am Rand des Flugplatzes Klagenfurt entdeckt. Deutlich erkennbar das Abzeichen der Flugzeugführerschule FFS (C 11) Zeltweg (Gemse) am Rumpfbug. Kennzeichen CJ+XM.

In 1947 this „Siebel Si 204 A" of Flugzeugführerschule FFS (C11) was discovered at Klagenfurt airfield. Clearly noticably the emblem of the unit on the nose of the aircraft. The markings were CJ+XM.

Der gleiche Schrottplatz von Klagenfurt aus einer anderen Perspektive. Im Vordergrund ist eine weitere „Siebel Si 204 D" mit dem Kennzeichen ?P+OB erkennbar.

The same trash yard at Klagenfurt from a different perspective. In the foreground of the picture we can see another „Siebel Si 204 D" with the markings ?P+OB.

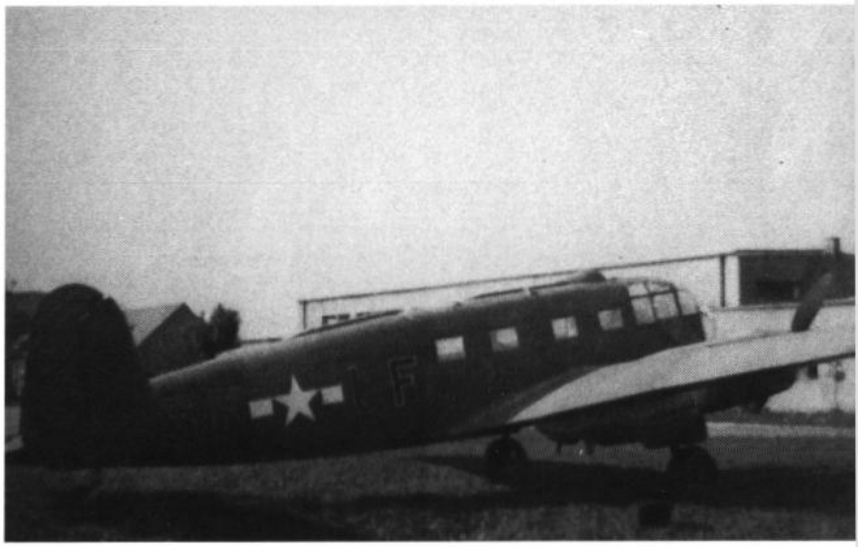


Oben) Diese stark beschädigte „Siebel Si 204 D" lag nach dem Krieg auf dem Flugplatz Neubiberg herum.

Top) This badly damaged „Siebel Si 204 D" lay around at Neubiberg airfield even after the war.

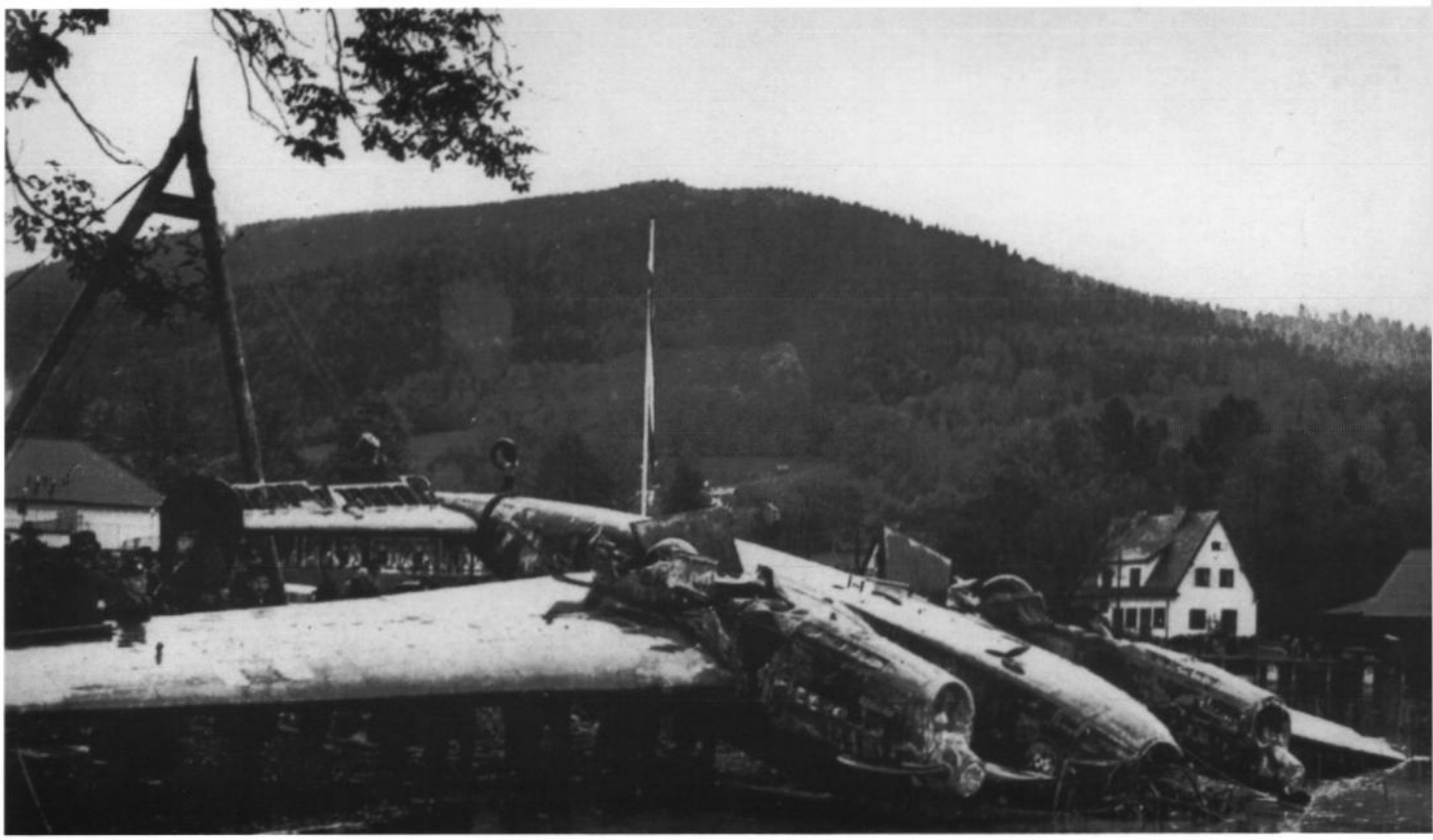
Rechts) Eine, scheinbar als Verbindungsflugzeug eingesetzte, „Siebel Si 204 D" in amerikanischen Diensten. Das Foto entstand auch auf dem Flugplatz Neubiberg, Aufnahmedatum leider unbekannt. Das Kennzeichen des Flugzeuges war noch im Original vorhanden (SK+LF).

Right) A „Siebel Si 204 D", probably used as liaison aircraft by American forces. The foto was taken at Neubiberg, date unknown. The markings were still original (SK+LF).



Unten) Eine im April 1945 abgestürzte „Siebel Si 204D" wurde 1955 aus dem Attersee (Österreich) geborgen und leider verschrottet.

A „Siebel Si 204D" which crashed into the Attersee in 1945 was recovered in 1955 and subsequently scrapped.



„Siebel Si 204“ Trageversuche mit „DM 1“

Ein weiteres, interessantes Aufgabengebiet war der vielseitigen „Siebel Si 204“ vorbehalten; Trageversuche mit der Lippisch DM 1.

Bei diesem Lippisch-Entwurf handelte es sich um eine außergewöhnliche Konstruktion, die von amerikanischen Truppen am 3. Mai 1945 auf dem Flugplatz Prien (Chiemsee) entdeckt wurde.

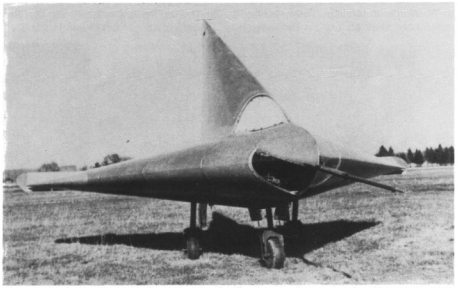
Dieser extreme Entwurf des legendären Konstrukteurs Alexander Lippisch sollte als Vorstufe für das staustrahlgetriebene Jagdflugzeug Lippisch P 13a dienen. Die extreme Formgebung sollte erste Aufschlüsse über den Überschallbereich liefern.

Da die DM 1 antriebslos war, sollten Trageversuche im Mistelverfahren auf einer „Siebel Si 204“ , sowie Katapultstarts durchgeführt werden.

Einigen Angaben zur Folge sollte hierfür eine „Siebel Si 204 A“ verwendet werden. In anderen Quellen wird eine „Siebel Si 204 D“ beschrieben. Die hier abgebildete Zeichnung stammt aus dem Buch „Die geheimen Wunderwaffen des III. Reiches“ von Mercado/Miranda. Sie stellt eine „Siebel Si 204 D“ mit dem entsprechenden DM 1 Mistelaufbau dar.

Da keine weiteren, detaillierten Unterlagen bezüglich der Trageversuche vorhanden sind, muß die Darstellung der geplanten Konstruktion Spekulation bleiben.

Um den Gesamtaufbau zu verdeutlichen, wurde das auf der nächsten Seite dargestellte Modell angefertigt.



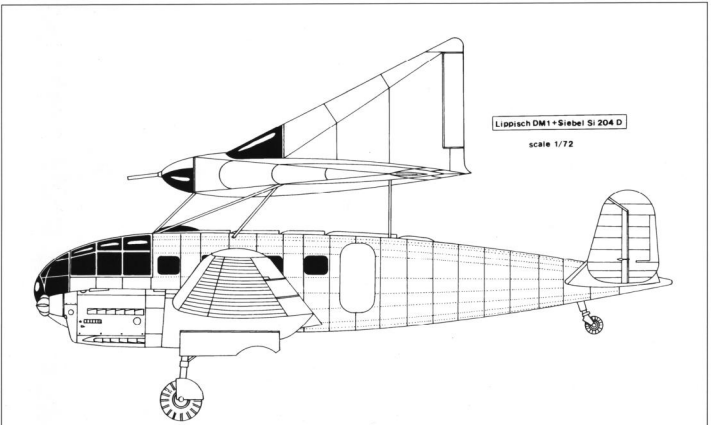
Diesen seltenen Vogel entdeckten amerikanische Truppen am 3. Mai 1945 in Prien. Es handelte sich um eine Lippisch DM 1.

This rare bird was discovered by American troops at Prien on 3rd May 1945. The exact designation was Lippisch DM 1.

Die aus dem Rahmen fallende Grundkonstruktion der DM 1 beeindruckte die Amerikaner derart, daß am 9. Mai 1945 der Weiterbau der in Prien entdeckten DM 1 - durch General Patton persönlich - verfügt wurde.

Auch auf amerikanischer Seite wurde die Tragerprobung auf einer Douglas C-47 ins Auge gefaßt. Angeblich wurde sogar eine Maschine entsprechend umgebaut. Zu Trageversuchen kam es allerdings nicht mehr, da Windkanalversuchen in den USA der Vorrang gegeben wurde.

Das Gesamtgewicht der DM 1 dürfte für die beachtliche Zuladung der „Siebel Si 204“ kein Problem gewesen sein. Ein größeres Problem war die geringe Geschwindigkeit.

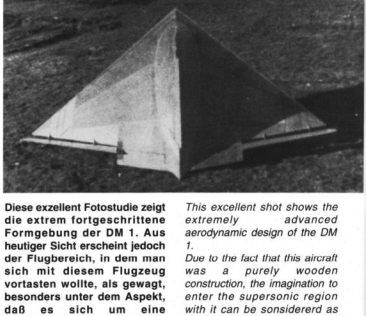


Zeichnung: Jose Miranda

Hier sollten angeblich Raketen am Gerüstbeschlag Abhilfe schaffen.
Geschwindigkeiten bis 800 Km/h wurden angepeilt.
Das Konzept wurde in den USA eingehend im Windkanal untersucht. Die Ergebnisse waren aber alles andere als befriedigend und die Erprobung in dieser Form nicht weitergeführt, floß aber in groben Zügen in das Versuchsflugzeug Convair XF-92 ein.
Anders als die vielen „Siebel Si 204" Flugzeuge, blieb die DM 1 im Keller des Smithonian Instituts erhalten. Von den vielen Siebels blieb nur ein Rumpfteil und eine Tragfläche im Museum der tschechoslowakischen Luftstreitkräfte in Prag/Kbely erhalten.
Angesichts der Tatsache, daß Siebels noch bis Ende der sechziger Jahre flogen, handelt es sich wirklich um einen tragischen Umstand.

Bei der gewagten Aerodynamik der DM 1 war beim Landeanflug mit einem extrem hohen Anstellwinkel zu rechnen. Um dem Piloten die Sicht zu erleichtern, war der untere Rumpfbug plexiverglast, so daß der Pilot den Landeanflug durch das untere Plexiglasfenster durchführen konnte.

The breathtaking aerodynamic principles of the DM 1 resulted in a very high angle of attack during the landing approach.
To make the pilots view during the approach easier the DM 1 was equipped with a plexi nose. During the approach phase the pilot could maintain visual contact to the ground.



Diese exzellent Fotostudie zeigt die extrem fortgeschrittene Formgebung der DM 1. Aus heutiger Sicht erscheint jedoch der Flugbereich, in dem man sich mit diesem Flugzeug vortasten wollte, als gewagt, besonders unter dem Aspekt, daß es sich um eine Holzkonstruktion handelte.

This excellent shot shows the extremely advanced aerodynamic design of the DM 1.
Due to the fact that this aircraft was a purely wooden construction, the imagination to enter the supersonic region with it can be sonsidererd as absolutely risky.

Kein Foto verdeutlicht besser die allgemeine Konstruktion der DM 1, die gänzlich aus Holz bestand. In diesem Bauzustand wurde die Maschine am 3. Mai 1945 von amerikanischen Truppen erbeutet.
Es ist leicht vorstellbar, wie fasziniert die amerikanischen Fachleute beim Anblick dieses, weiteren Wundervogels der deutschen Luftwaffe gewesen sein müssen.
Im Hintergrund sind die Querrippen für den Bau eines weiteren Versuchsmusters zu sehen.

There is no other photo that could better show the general construction priciple of the DM 1, which was made of pure plywood.
In this stage the aircraft was discovered by American troops on the 3rd May 1945. One can easily imagine how fascinating this first glimpse of another probable wonderweapon must have been. In the background one can notice the wing spares for another DM 1 test airplane.

Impressum

Herausgeber:	**FLUGZEUG Publikations GmbH** **Thomas Mann Str. 3, 89257 Illertissen**
Verantwortlich für Inhalt und Fotomaterial:	**Manfred Franzke**
Beiträge in Form von Fotos oder Zeichnung von	**Gerhard Lang, Manfred Griehl, Rudolf Höfling, Burghard Otto, Hermann Wulf, Helmut Kühn, Jaromir Stepan, Lothar Richter**
Modellbau	**Benjamin Franzke**
Graphiken	**Zlinek/Hajak**
Satz und Druck:	**Tussa Druck GmbH** **Thomas Mann Str. 3, 89257 Illertissen**

Zur besseren Darstellung des geplanten Misteler-probungsgespanns dient dieser Modellumbau im Maßstab 1:72. Die „Siebel Si 204D" stammt von FLUGZEUG. Bei der DM 1 handelt es sich um ein Huma Modell.

This model of the „Siebel Si 204 and DM 1 Mistel" shows the planned testbed for the DM 1 evaluation. The „Siebel" model is from FLUGZEUG, the DM 1 is a Huma model, both in 1:72 scale.

Für die „Siebel Si 204 D" war die DM 1 - vom Gewicht her gesehen - kein großes Problem. Interessant der extreme Gegensatz zwischen der eher hausbackenen Si 204 und der nahezu futuristisch aussehenden DM 1.

Due to its high payload the DM 1 did not create any problem for the „Siebel Si 204 D" . It is interesting to compare the more oldfashioned style of the Siebel with the extrem futuristic design of the DM 1.

Oben) NC 701 Martinet I in den Farben des schwedischen Königshauses. Näheres ist über dieses Flugzeug leider nicht bekannt.
Kennzeichen SE-KAE.

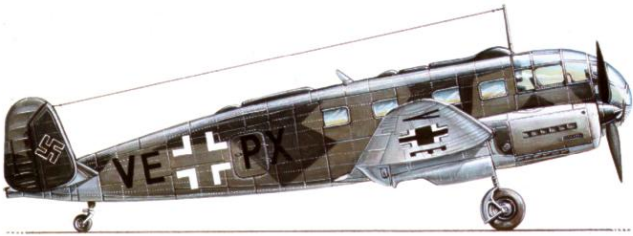
Top) NC 701 Martinet I in the colours of the Swedish Royal Family. There is no further information known about this aircraft. Registration SE-KAE.

Rechts) Das einzige Überbleibsel einer „Siebel Si 204D" ist dieses Rumpfteil im Museum der tschechoslowakischen Luftwaffe in Prag/Kbely.

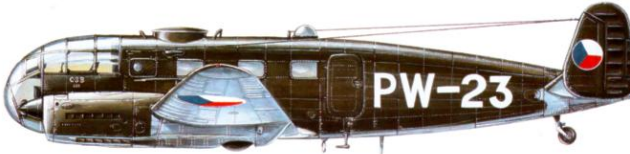
Right) The only known remains of a „Siebel Si 204 D" is this part of a fuselage in the Czech Airforce Museum at Prag/Kbely.

Diese zwei seltenen Werbeplakate der Firma Siebel zeigen die zwei fortschrittlichsten Reiseflugzeuge ihrer Zeit, die Fh 104 Halore (links) und ihren Nachfolger, die Si 204 A (rechts).

These two commercial posters of the Siebel aircraft factory show the most advanced comuter aircraft of its time, the Fh 104 Halore (left) and the follow on model, the Si 204 A (right).

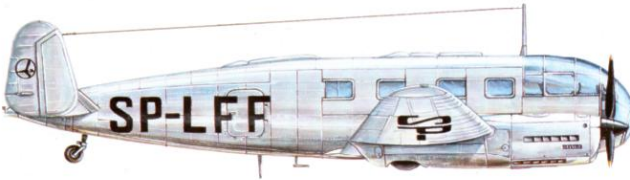


„Siebel Si 204 D-1" im Auslieferungszustand der Firma AERO (Protektorat Böhmen und Mähren). Der Anstrich bestand aus den Farben RLM 70/71/65.
„Siebel Si 204 D-1"standard of the AERO production line in the „Protektorat Böhmen und Mähren". The colours were standard RLM 70/71/65.

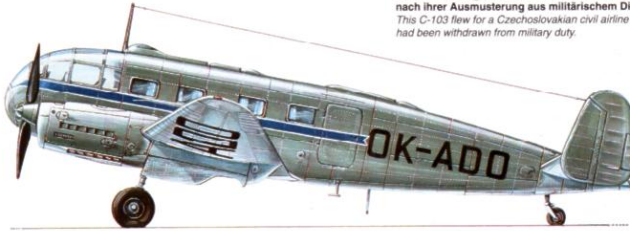


AERO C-3B der tschechoslowakischen Luftwaffe. Oberseite Khakigrün, Unterseite hellblau. Oberer MG-Abwehrstand entfernt.
AERO C-3B of the Czech Air Force. Aircraft in khaki green with lower surfaces in light blue. The upper gun turret is removed.

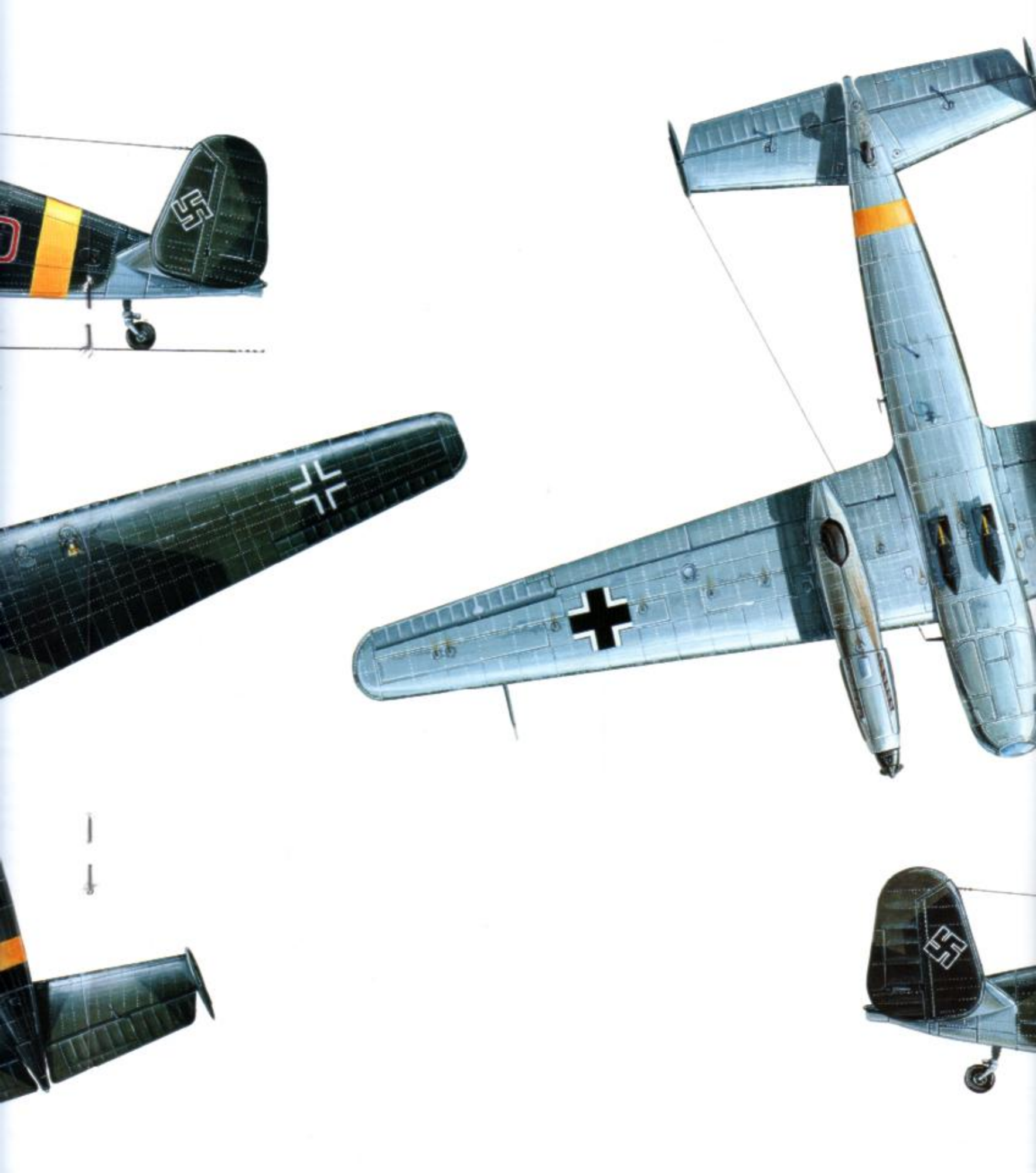
NC 701 in den Farben der polnischen Fluglinie LOT. Die Maschine wurde für Photogrammetriezwecke eingesetzt. Später erhielten die Maschinen polnische Hoheitsabzeichen.
NC 701 of the Polish carrier LOT used for photogrammetric duties. Later the aircraft were painted with Polish national markings.



Diese C-103 flog für eine zivile, tschechische Airline nach ihrer Ausmusterung aus militärischem Dienst.
This C-103 flew for a Czechoslovakian civil airline after it had been withdrawn from military duty.

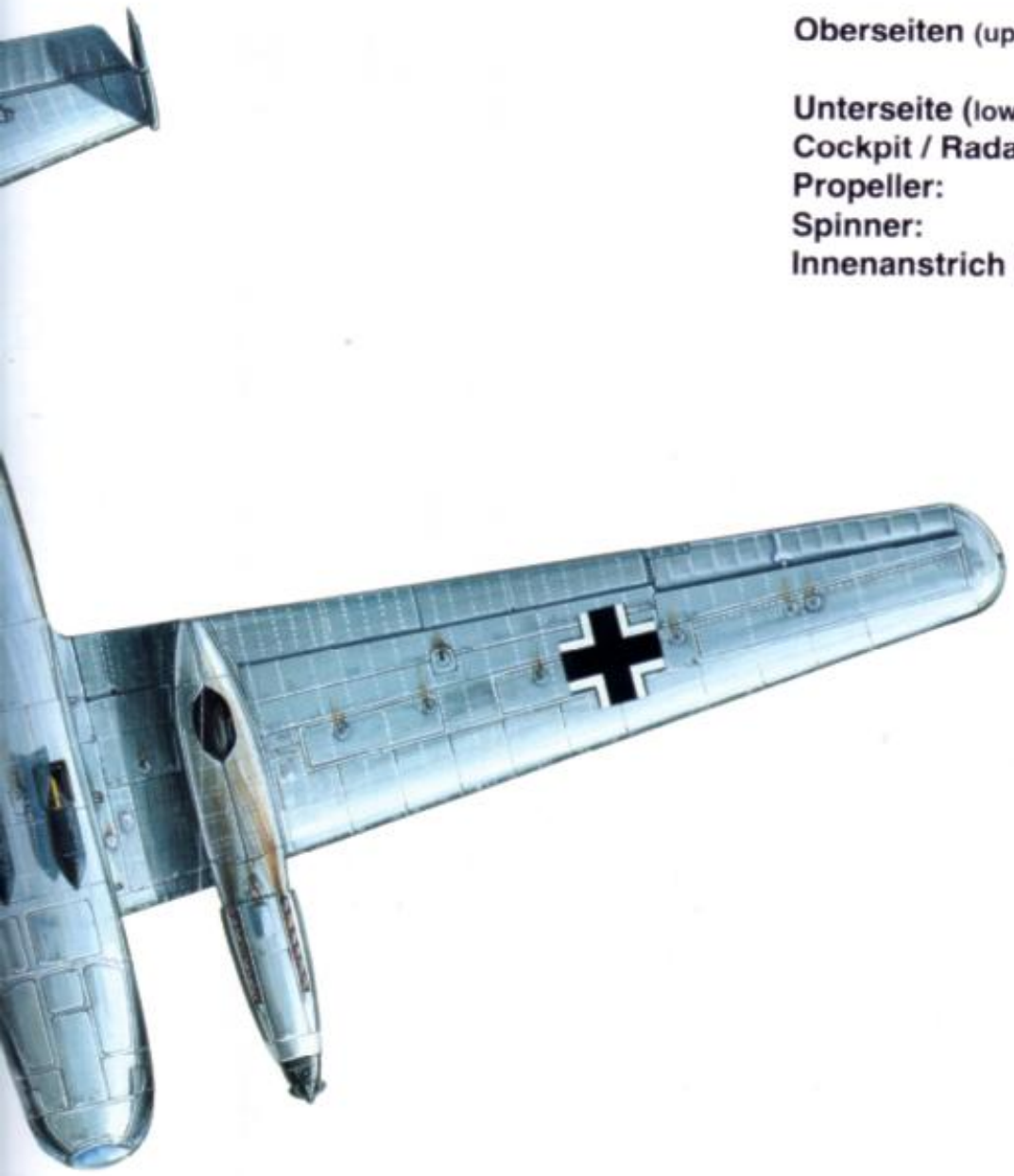


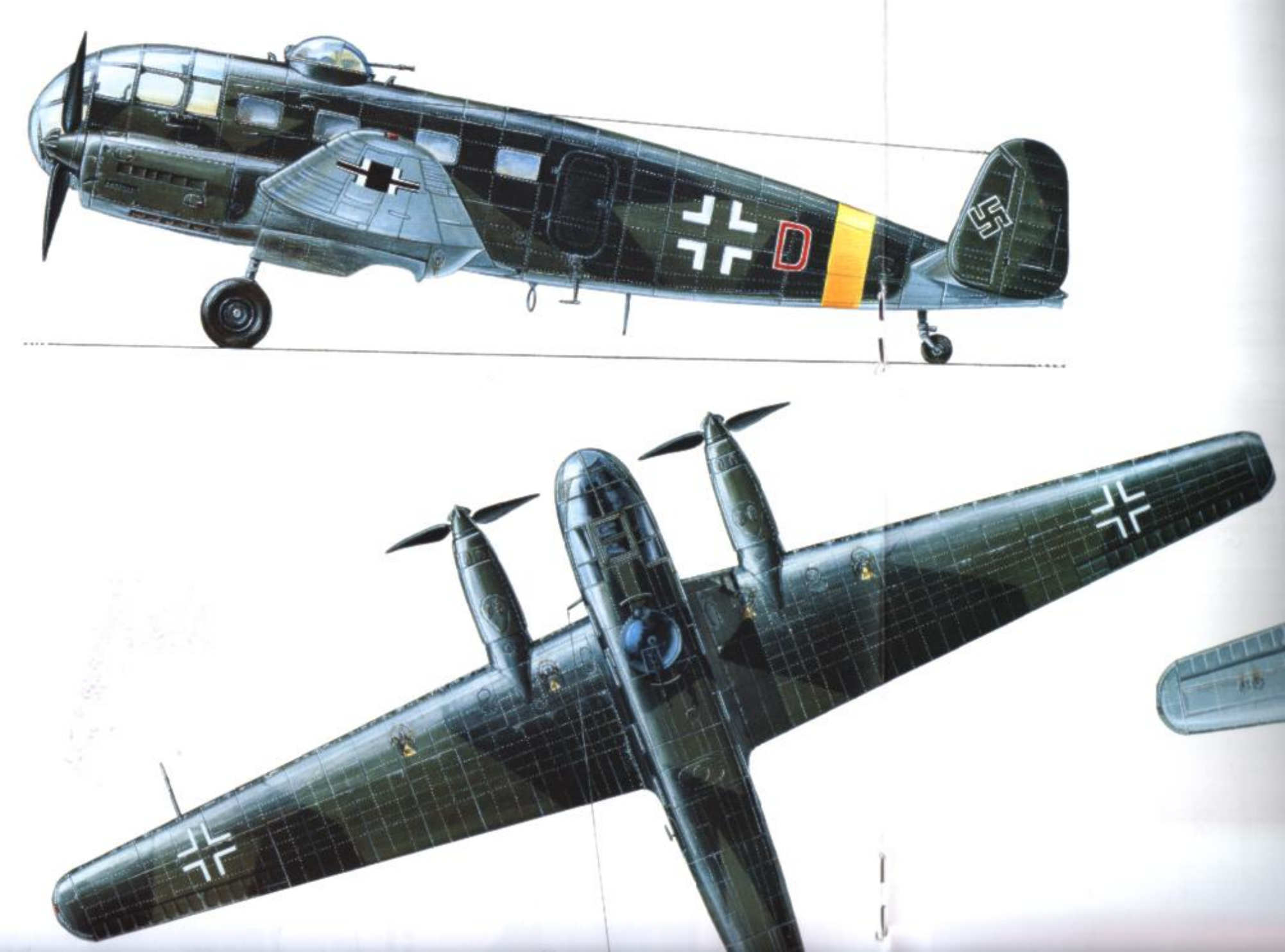
„Siebel Si 204 E-0“
leichtes Kampfflugzeug



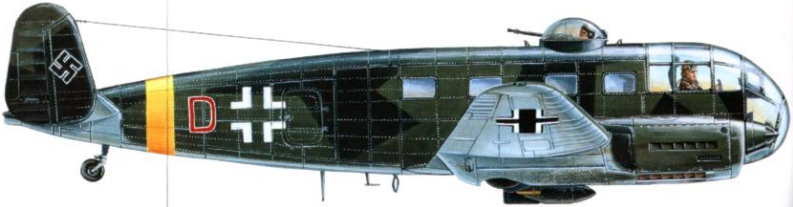
Farbangaben / Colours

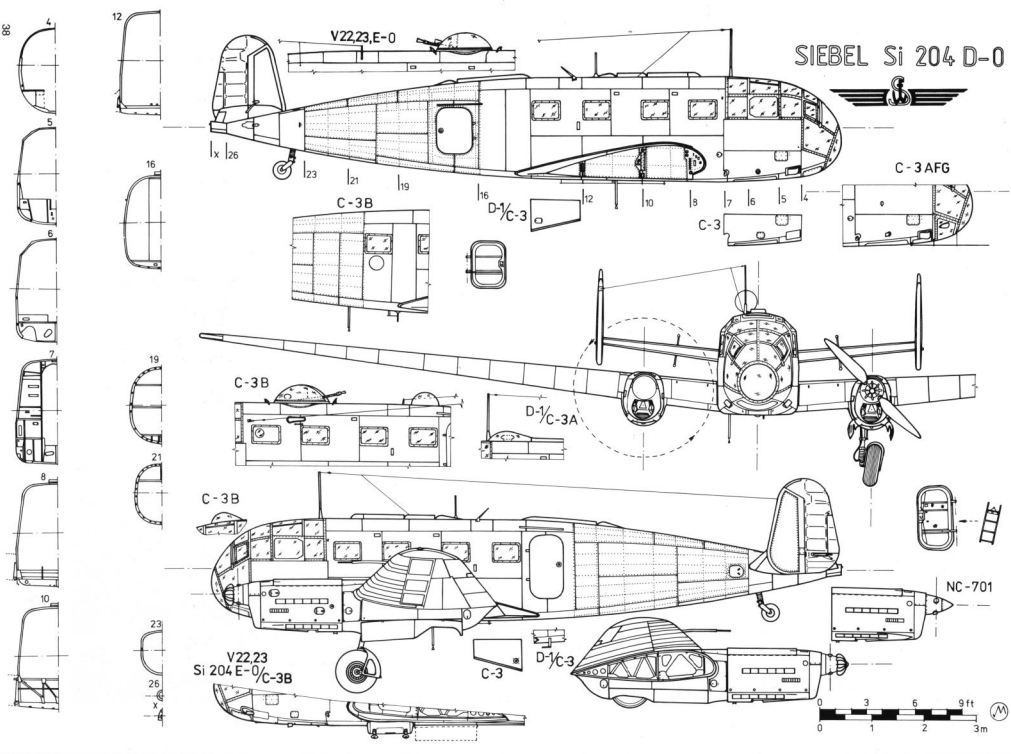
Oberseiten (upper surfaces):	**RLM 70 Schwarzgrün**
	RLM 71 Dunkelgrün
Unterseite (lower surfaces):	**RLM 65 Hellblau**
Cockpit / Radabdeckung:	**RLM 66 Schwarzgrau**
Propeller:	**RLM 70 Schwarzgrün**
Spinner:	**RLM 71 Dunkelgrün**
Innenanstrich (interior):	**RLM 02 Graugrün**

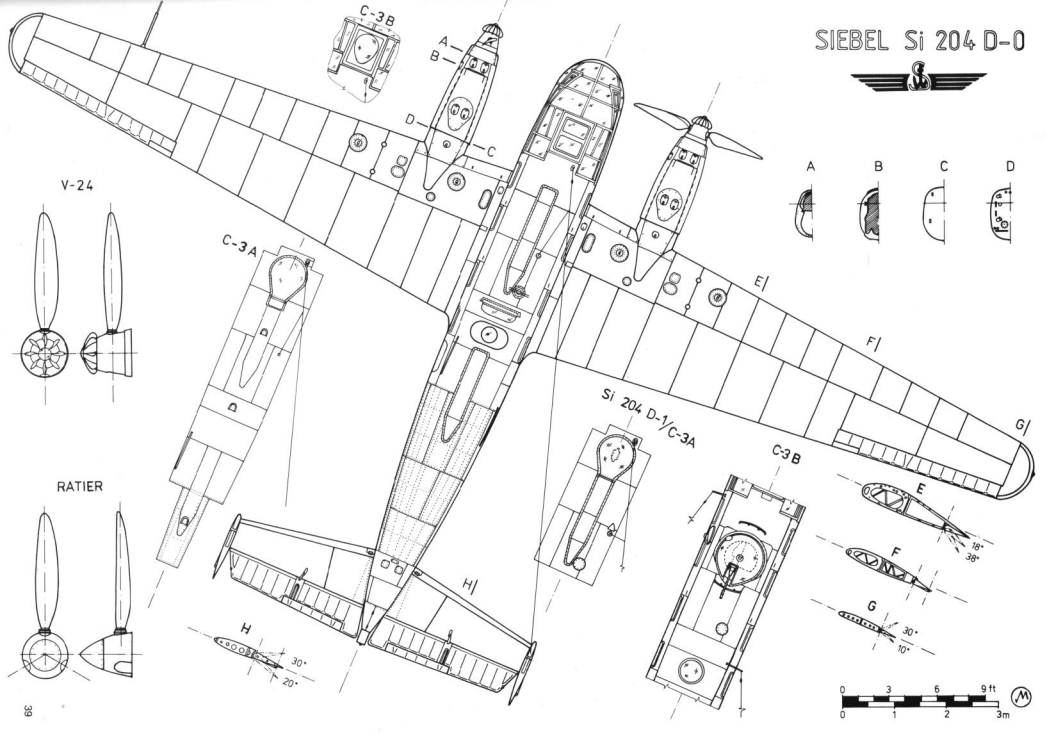


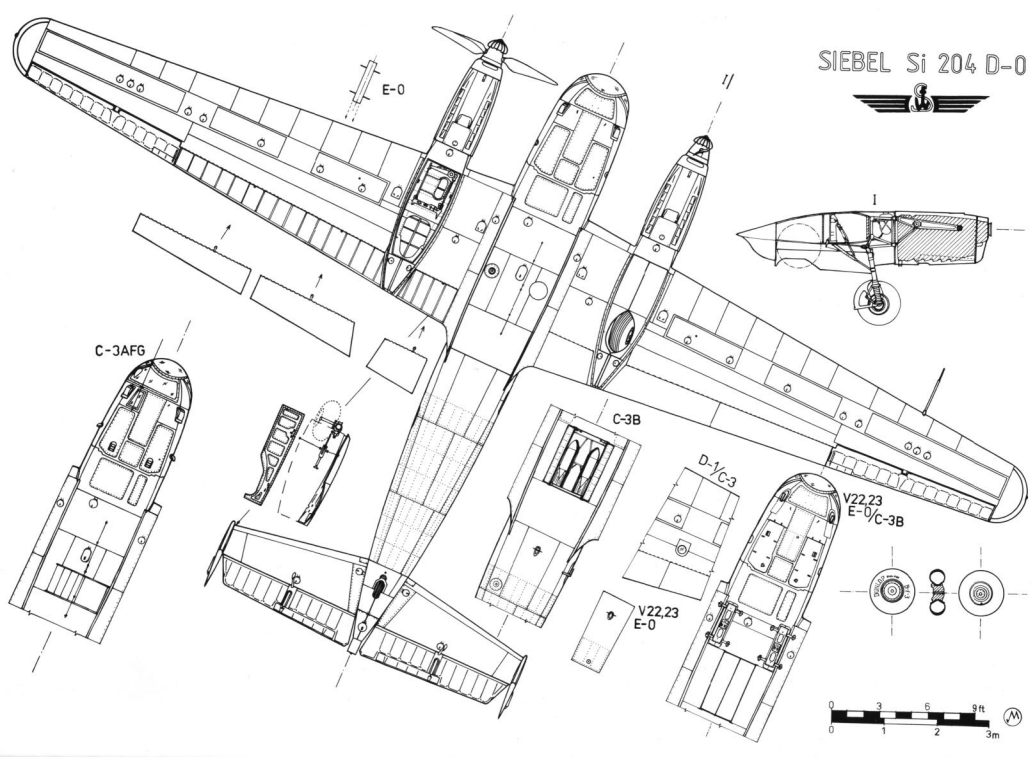

D

Innenanstrich (interior): RLM 02 Graug



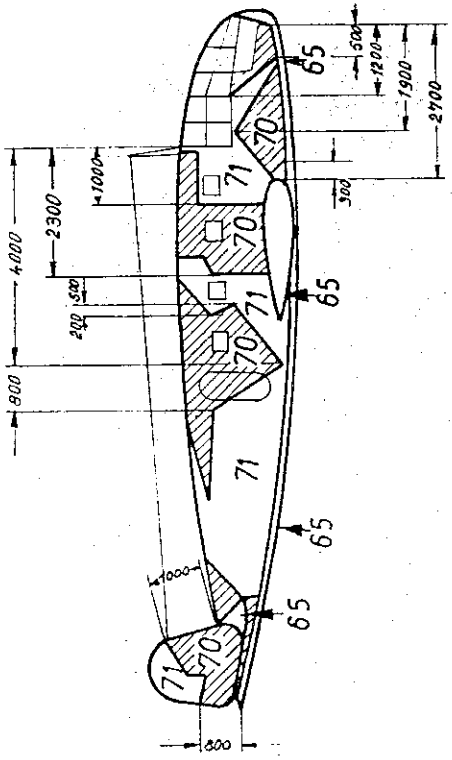

SIEBEL Si 204 D-0
V22,23,E-0
C-3 AFG
C-3B
D-1/C-3
C-3
C-3B
D-1/C-3A
C-3B
NC-701
V22,23
Si 204 E-0/C-3B
C-3
D-1/C-3
0 3 6 9 ft
0 1 2 3m

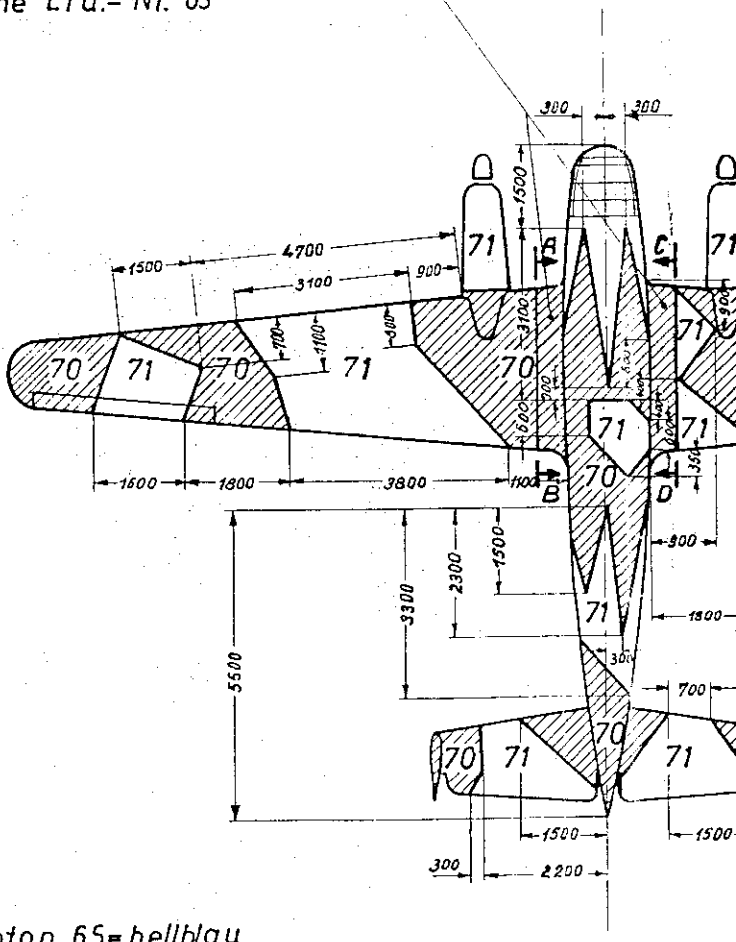

SIEBEL Si 204 D-0
C-3B
A
B
D
C
V-24
C-3A
E
F
G
Si 204 D-1/C-3A
C-3B
RATIER
H
A
B
C
D
E
F
G
H
18°
38°
30°
10°
30°
20°
0 3 6 9 ft
0 1 2 3m


SIEBEL Si 204 D-0
E-0
C-3AFG
C-3B
D-1/C-3
V22,23
E-0/C-3B
V22,23
E-0
I
0 3 6 9ft
0 1 2 3m

WL-Spachtel 42874

Behandlung siehe Lfd.-Nr. 63



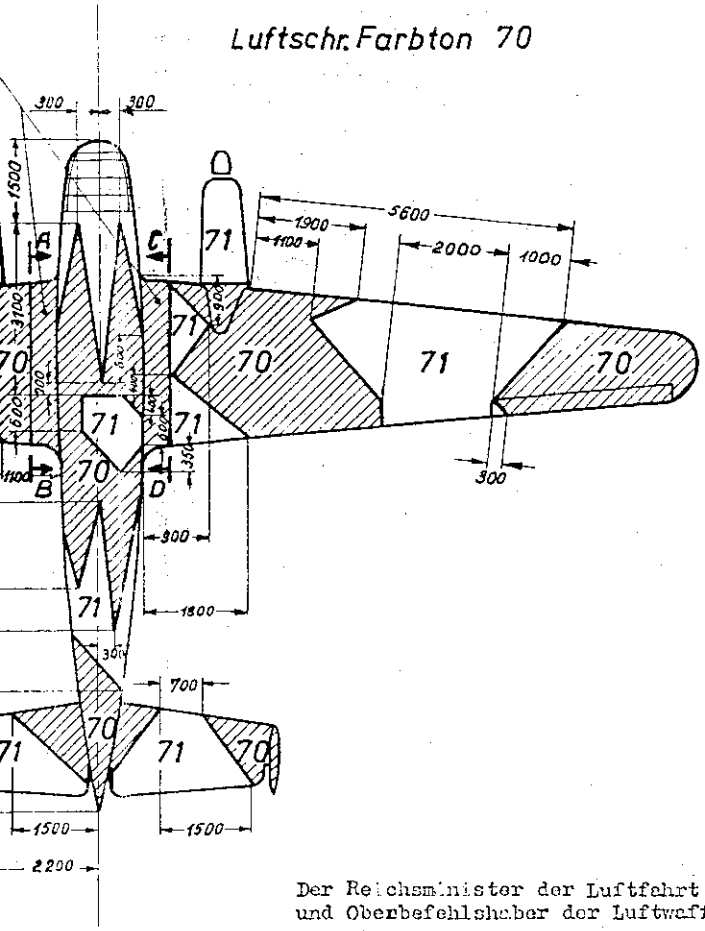


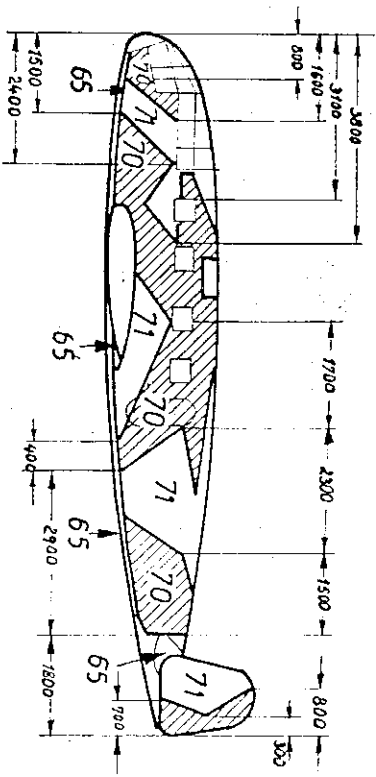
Farbton 65 = hellblau
Farbton 70 = schwarzgrün
Farbton 71 = dunkelgrün

Draufsicht 1:100

Änderungszus						
16	14					

Luftschr. Farbton 70





aufsicht 1:100

Der Reichsminister der Luftfahrt
und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Technisches Amt
Erprobungsstelle Travemünde

gez.: B o c k

2.2.42

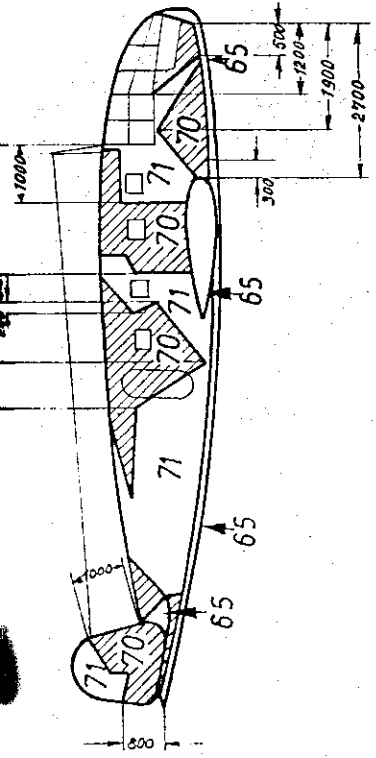
Eing.: a.m. Lsch. 15. 1. 43 2667a

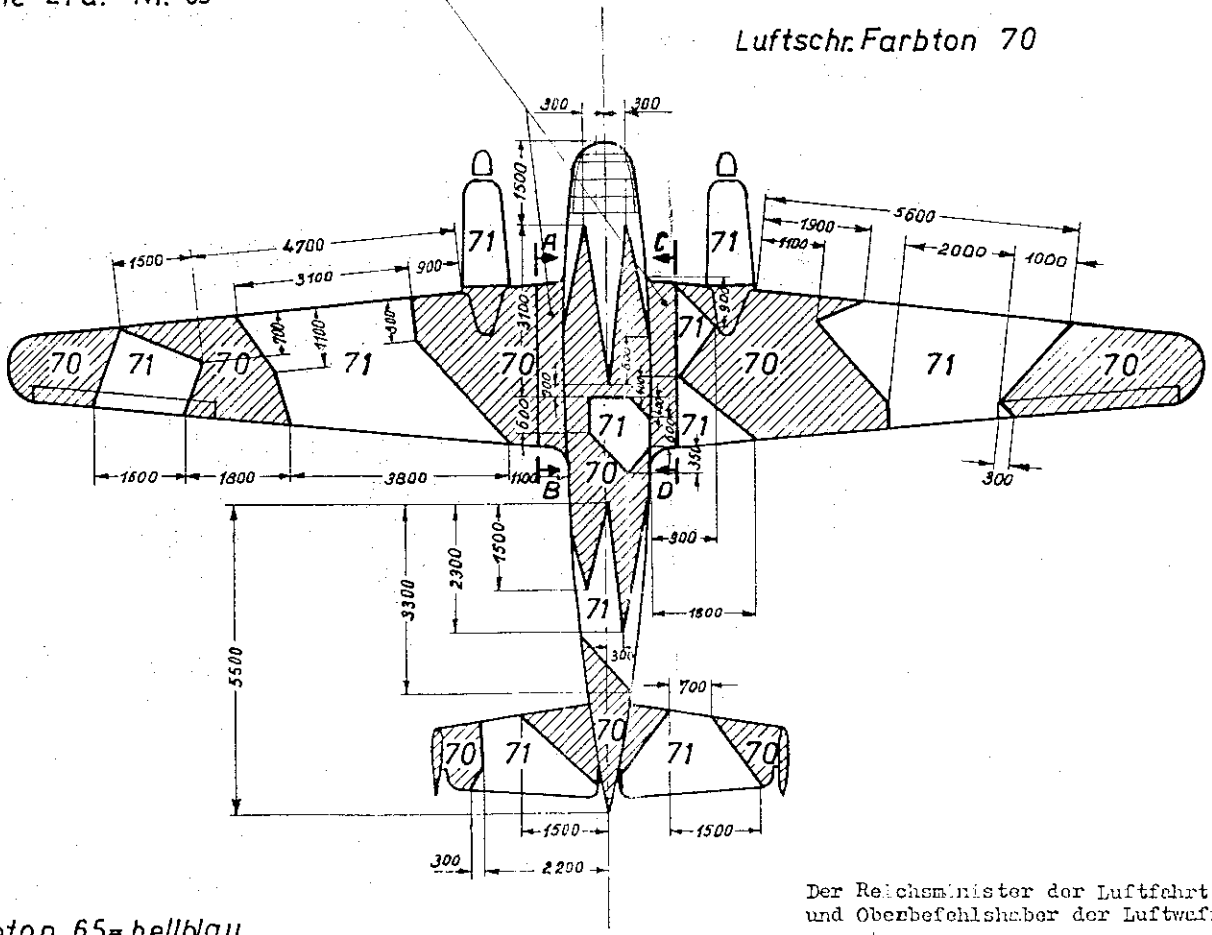
Änderungszustand	Oberflächenschutzliste zu.....	OS - Liste Nr...	Bl. Nr.
8/14	8-204.D-3 (vereinfacht)	8 OS 204.D-3	11

WL-Spachtel 42874

Behandlung siehe Lfd.-Nr. 63

Luftschr. Farbton 70





Farbton 65 = hellblau
Farbton 70 = schwarzgrün
Farbton 71 = dunkelgrün

Draufsicht 1:100

Der Reichsminister der Luftfahrt
und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Technisches Amt
Erprobungsstelle Travemünde